Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

196 225 PTAS. (IVA Incluido)

Aviación naval soviética ■ Douglas F4D Skyray
Escuadrones de la RAF ■ Fuerzas Aéreas: US Coast Guard



La guerra fría

Aviación naval soviética

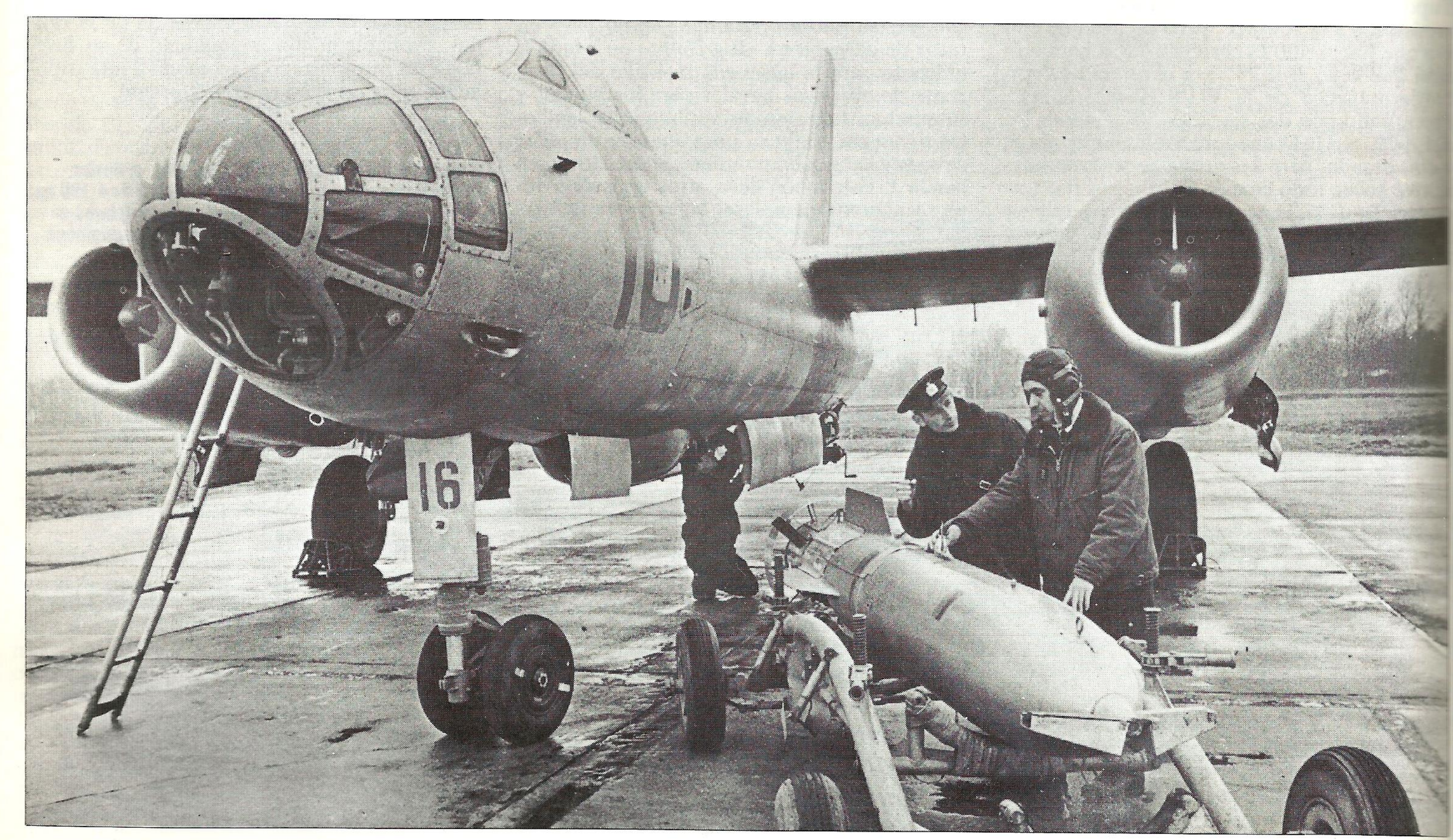
El papel histórico de la aviación naval soviética ha sido el apoyo de la flota. Sin embargo, en la actualidad la AV-MF es una fabulosa fuerza aérea por derecho propio, equipada con una vasta flota de aviones entre los que figuran enormes bombarderos estratégicos de geometría alar variable y un gran número de helicópteros.

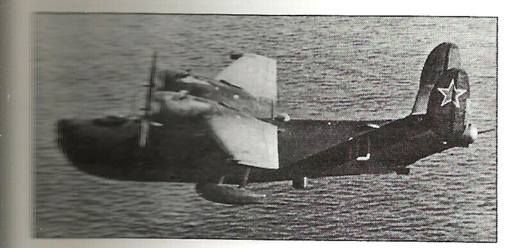
Muchos libros y artículos publicados antes de 1970 sobre la «Fuerza Aérea Soviética» difícilmente hacían mención del poder aeronaval. En un total de 25 artículos al caso publicados en el semioficial *Brassey's Annual* entre 1955 y 1965, la aviación naval soviética sólo aparecía en una única línea, en la que se decía que contaba con algunos cazas Mikoyan-Gurevich MiG-17. En la actualidad, ese arma está considerada tan importante como el poder aéreo de la US Navy, e incluso más versátil.

Su denominación real es Aviatsiya Voenno-Morskoi Flot (AV-MF), o aviación de la flota de guerra. Su propósito original era, en efecto, el apoyo de la flota obteniendo la superioridad aérea sobre ella, atacando los buques hostiles (y también los puertos) y, cómo no, los submarinos. Gradualmente, sus funciones se han ampliado y, en tanto que no ha disminuido su capacidad de apoyar estrechamente y colaborar con los buques de guerra (por ejemplo en cometidos tales como el reconocimiento, la lucha electrónica y la guía de misiles lanzados desde buques), la AV-MF puede en la actualidad librar una guerra por sí sola.

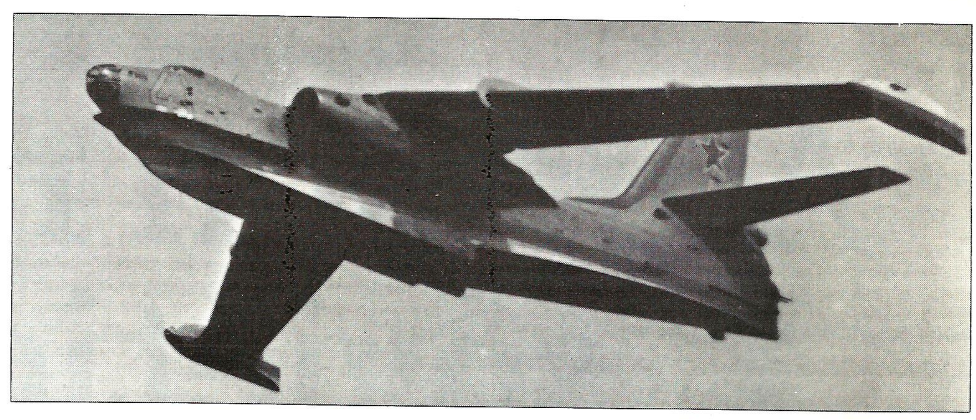
La AV-MF está organizada en unidades que forman parte de las cuatro grandes flotas de la VMF (armada): la Septentrional, la del Báltico, la del Negro y la de Extremo Oriente. Tras la II Guerra Mundial, tanto los buques como los aviones que los apoyaban tenían responsabilidades locales: por ejemplo, la Flota del Mar Negro actuaba sólo en ese mar y en el contiguo de Azov. En consecuencia, su aviación comprendía principalmente cazas y otros tipos de capacidad local, incluidos algunos he-

Aunque recibió el Tupolev Tu-14, la AV-MF empleó también su versión del Il-28. El Il-28T llevaba dos torpedos cortos de 553 mm en la bodega de armas; además, montaba un equipo de radar y uno de radio diferentes a los del Il-28R empleado por la V-VS. Unos pocos Il-28T volaban todavía misiones de entrenamiento operacional en los años setenta.





Los primeros diseñadores soviéticos no supieron crear buenos hidrocanoas y no fue hasta después de la II Guerra Mundial que apareció un primer modelo satisfactorio, cuando entró en servicio el excelente Be-6 de G.M. Beriev. Propulsado por dos motores de 2 400 hp, este Be-6 presenta un menudo radar ventral.



Uno de los hidrocanoas más veloces jamás construidos, el Beriev Be-10 estableció dos récords mundiales para aparatos de su clase en 1961, pero su producción fue limitada. Sus motores AL-7VR eran similares a los del Su-7, sin los posquemadores. Se probaron varios sistemas de armas, pero el avión en sí adolecía de alcance y autonomía.

licópteros poco potentes. En 1953, la AV-MF perdió incluso sus cazas de interceptación, asignados a la omnipotente PVO, la organización de defensa aérea.

El gran cambio se produjo en enero de 1956, cuando un nuevo militar fue designado para ostentar el mando naval supremo, una posición que no tiene equivalente en las armadas occidentales ya que ese hombre controla tanto las operaciones navales como la política rutinaria de la VMF y sus programas de adquisición de material y su administración general. Ese hombre fue el almirante Sergei G. Gorshkov, que dirigió a la VMF y a su asociada la AV-MF con tanto acierto que las convirtió en la segunda potencia naval del mundo, en algunos aspectos más formidable que la mítica US Navy. La creación de una organización militar tan vasta y capaz en tan poco tiempo es un logro fuera de lo común, de modo que no es extraño que Gorshkov siga siendo el comandante supremo en 1985.

Cuando asumió el mando no existía aviación embarcada. Los aeródromos costeros albergaban unos pocos cazas, helicópteros ligeros y un potencial ofensivo modesto representado por los Tupolev Tu-2, Ilyushin Il-28 y Tupolev Tu-14. El último sólo había sido suministrado a la AV-MF, pero la razón de ello era que había sido el perdedor de la competición que llevó al Il-28 a ser el principal bombardero táctico de la V-VS (fuerza aérea). Propulsado por dos motores VK-1 como los del Il-28, el Tu-14 era apreciablemente mayor y más pesado, pero sus prestaciones eran inferiores, sobre todo cuando llevaba sus dos torpedos Tipo 45-36A. Podía también utilizar bombas de caída libre, salvo en la versión Tu-14R de reconocimiento. El Tupolev Tu-14 continuó en servicio, aproximadamente, hasta comienzos de los años sesenta.

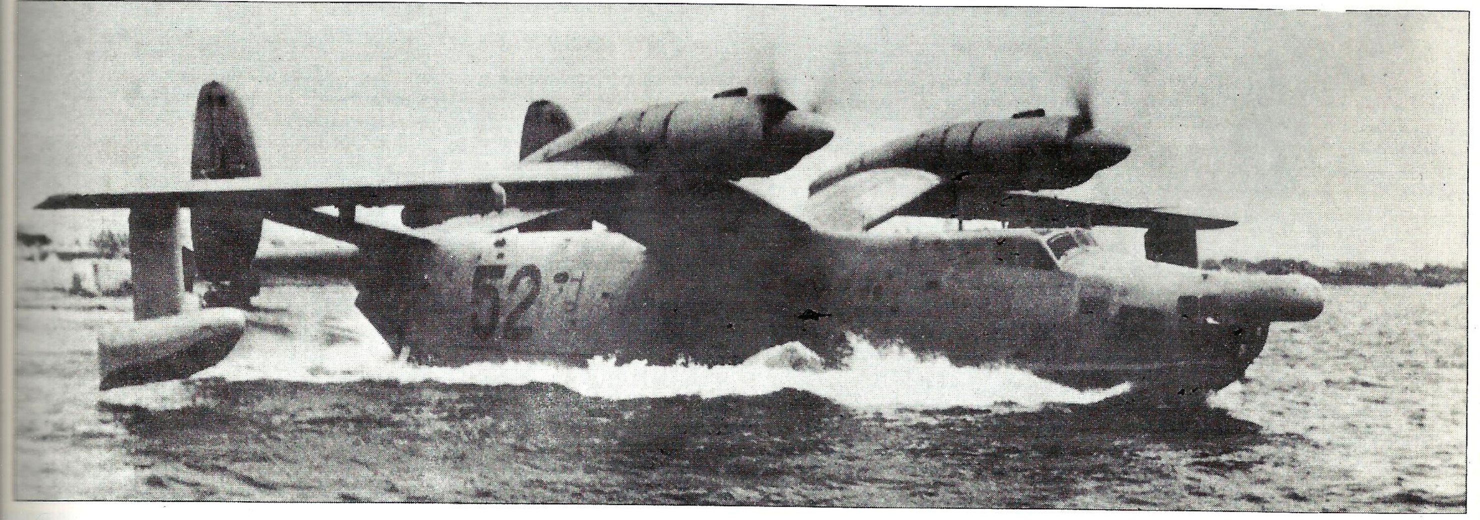
Bombarderos de Tupolev

En su lugar apareció una sucesión de otros cuatro bombarderos Tupolev, todos mayores y más potentes. Cronológicamente, el primero fue el difundido Tu-16 «Badger», utilizado por la AV-MF en casi todas sus 10 versiones conocidas. Se sirvieron en total 700 ejemplares y su número actual comprende unos 270 de versiones de bombardeo y lanzamiento de misiles, 75 cisternas, unos 50 de lucha, inteligencia y contramedidas electrónicas, y alrededor de 50 de reconocimiento visual, fotográfico e infrarrojo y de entrenamiento. Los más veteranos son los «Badger-B», con soportes subalares para misiles AS-1 «Kennel», y «Badger-C», con un gigantesco AS-2 «Kipper» bajo el fuselaje.

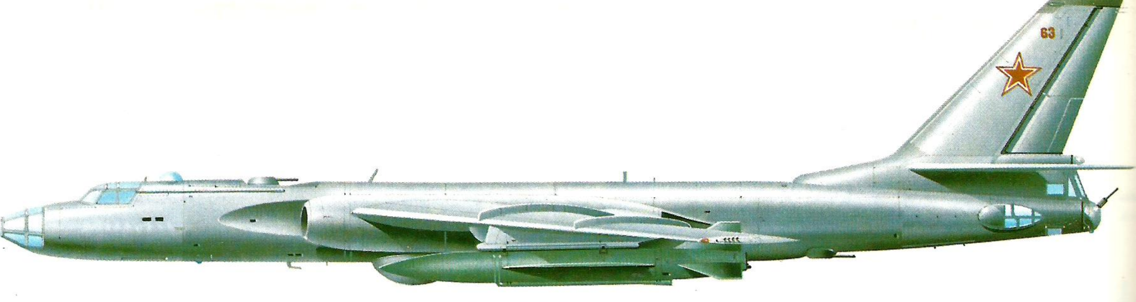
El gigantesco turbohélice «Bear» sirve en cantidades aproximadamente iguales con la V-VS y la AV-MF. En 1983-84, el Departamento de Defensa de EE UU estimaba que la V-VS empleaba 115 y la AV-MF 95, pero como la producción ha seguido en Taganrog es posible que ahora la aviación naval disponga de más de 100. La OTAN denomina a las versiones navales «Bear-D», «Bear-E» y «Bear-F». La primera es muy familiar a los marinos y aviadores occidentales, y se distingue por su enorme radomo ventral para un radar de descubierta «Big Bulge» en banda I, utilizado para la búsqueda más allá del horizonte de objetivos navales para los buques y submarinos lanzamisiles antibuque de las flotas soviéticas. Bajo su proa aparece un radar de navegación y bombardeo «Short Horn» en banda J. Este avión lleva otros tipos de aviónica y algunos ejemplares han visto remplazada la torreta caudal por un gran carenado lleno de receptores pasivos, sensores y, posiblemente, lazadores de señuelos. En Occidente se considera que la tarea principal del «Bear-D» no es la búsqueda de objetivos para los misiles antibuque soviéticos, sino proporcionarles guía y corrección de trayectoria; además, es también plausible que emplee avanzadas técnicas EW para confundir al enemigo y facilitar la aproximación del misil.

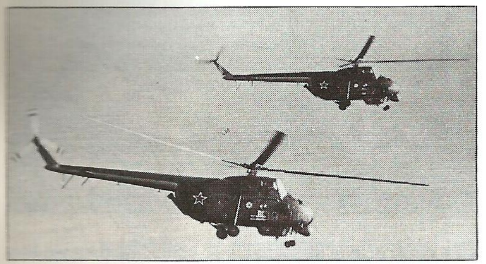
La otra variante principal de la AV-MF es la Tu-142 «Bear-F», una versión íntegramente reconfigurada para lucha antisubmarina. Entre sus muchas diferencias visibles se cuentan la extensión delantera del fuselaje, el techo de la cabina de vuelo sobreelevado, ventanillas diferentes, un radomo ventral (menor que el «Big Bulge»), aterrizadores mayores (con las puertas del delantero abombadas), la eliminación de los contenedores de sensores de los bordes marginales, la instalación de un detector de anomalías magnéticas en la deriva y, a veces, la eliminación de todas las barbetas artilladas a excepción de la caudal. Probablemente, la totalidad de su fuselaje está presionizado y acomoda a una tripulación muy especializada y diferente.

Popularmente llamado *Chaika* (gaviota), el Beriev M-12, propulsado por turbohélices AI-20D de 4 190 hp, sirve en un número aproximado de 80 ejemplares en las Flotas Septentrional y del mar Negro en misiones de patrulla marítima, salvamento, lucha antisubmarina y reconocimiento (foto Bruce Robertson).



Conocida por la OTAN como «Badger-G Modificada», esta versión del Tu-16 presenta proa acristalada, un gran radar bajo el fuselaje y dos misiles supersónicos de crucero AS-6 «Kingfish» suspendidos de los soportes subalares. Actualmente hay en servicio alrededor de 88 aviones «Badger-G».





Ésta es la versión de la AV-MF del difundido helicóptero Mil Mi-4. Desconocido en Occidente hasta los años setenta, este excelente aparato, con motor de émbolo de 1 700 hp, presenta un radar de proa, una góndola ventral más corta y un detector de anomalías magnéticas remolcado. Exteriormente puede llevar sonoboyas y señalizadores.



El helicóptero antisubmarino y de patrulla con base costera normalizado en las filas de la AV-MF es el Mil Mil-14, que en la fotografía aparece en su configuración básica ASW con el detector de anomalías magnéticas estibado bajo la sección trasera del fuselaje. Lleva también un radar Doppler y un sonar retráctil y sumergible.

El «Bear-E» es una plataforma de reconocimiento marítimo multisensor, con la bodega interna de armas remplazada por un contenedor de seis o siete cámaras ópticas, un infrarrojo de barrido lineal y posiblemente un radar de exploración lateral.

Dos regimientos están equipados con el bombardero supersónico Tupolev Tu-22 «Blinder», cuyos subtipos incluyen el vehículo Lanzamisiles «Blinder-B», armado con un AS-4 «Kitchen», y el «Blinder-C» de reconocimiento multisensor. Es probable que existan unos 40 de cada, además de un puñado de entrenadores «Blinder-D». Mucho más importante, y en plena producción en Kazán, el Tupolev Tu-22M/Tu-26 «Backfire» es el principal avión de interdicción lejana de la AV-MF, pues a finales de 1984 existían unos 115 ejemplares en servicio en, por lo menos, un regimiento de cada flota; el Departamento de Defensa de EE UU afirma que la Flota Septentrional dispone de dos regimientos; de ser cierto, hacia 1987 la AV-MF contaría con unos 200 aviones de este tipo, a los que habría que sumar los más numerosos todavía de la Aviación de Largo Alcance de la V-VS. Las versiones navales han sido vistas con varias disposiciones de misiles AS-4 y AS-6 «Kingfish», y también con las prominentes filas de contenedores externos para bombas u otros ingenios. Sin duda, no pasará mucho tiempo antes de que comiencen a llevar el nuevo AS-X-15. Por el momento no existen evidencias de que la AV-MF vaya a recibir el enorme bombardero «Blackjack», cuyos primeros ejemplares entrarán en servicio hacia 1987.

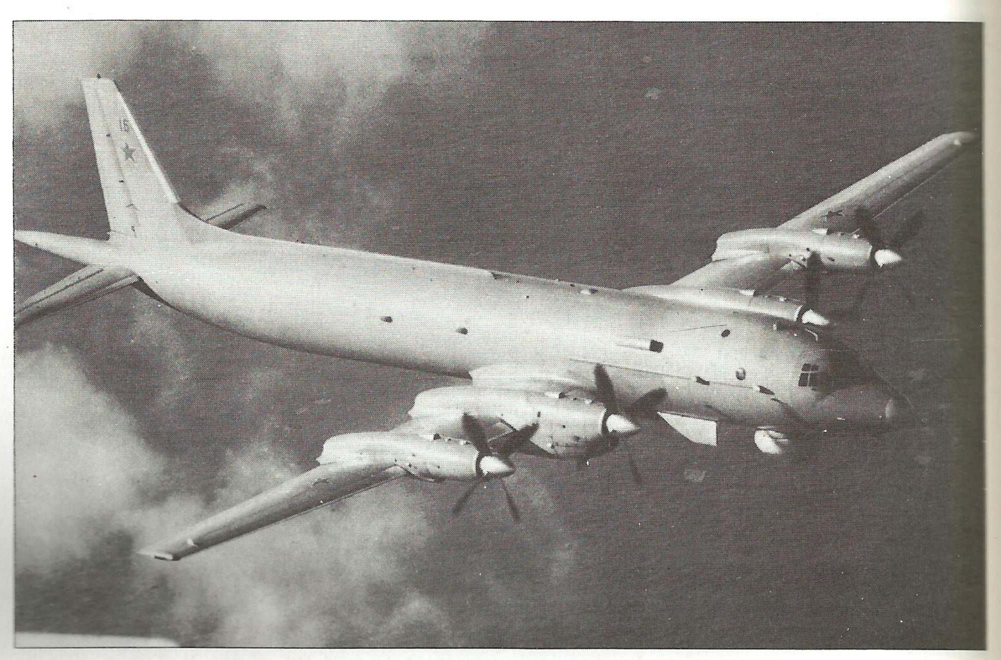
Potencial de helicópteros

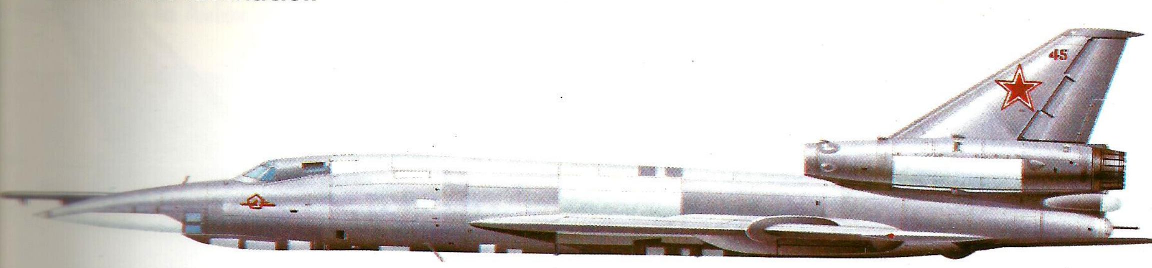
Que se sepa, la AV-MF no llegó a emplear los primeros autogiros soviéticos, pero sí alrededor de tres de los menudos helicópteros coaxiales Ka-10 diseñados por N.I. Kamov y puestos en vuelo en 1949. Propulsados por un motor de 55 hp, estos monoplazas equipados con flotadores adolecían de alcance y autonomía. El Ka-25 de 1955, con un motor de 255 hp, representó una mejora notoria y algunos ejemplares llevaron incluso un par de cargas de profundidad (pero, por supuesto, estaban desprovistos de sensores antisubmarinos). En 1959 apareció el algo más potente Ka-18, pero el paso más importante fue sin duda el Ka-25 «Hormone», que se alistó en la AV-MF en 1964-65. Seguidor del principio de la «batidora», con rotores contrarrotativos, estaba propulsado por dos motores turboeje de 900 hp y por fin contaba con las prestaciones necesarias para operar embarcado con garantías de eficacia. La disposición de sus rotores le convertían en un helicóptero muy compacto, pues con ellos plegados esta máquina de 7,5 toneladas daba una longitud de sólo 9,75 m.

Hacia 1975 se habían construido unos 460, probablemente todos ellos en Ulan-Ude, y desplegados en varias versiones para cometidos antisubmarinos, de señalización de blancos, corrección de trayectorias, salvamento, transporte, enlace y otros. Ha operado desde los principales buques de superficie, transportes y buques de asalto, y en particular desde los barcos dotados con cubierta de vuelo e instalaciones para aeronaves. Los dos primeros portaeronaves, llamados cruceros portahelicópteros o cruceros antisubmarinos, fueron los *Moskva* y *Leningrad* de 18 000 toneladas, aparecidos en 1967-69. Cada uno puede utilizar hasta 18 Ka-25 desde su cubierta de popa, mientras que la proa alberga sus propios sistemas de armas de a bordo. En 1975 creció la inquietud en el Pentágono cuando entró en servicio el *Kiev*. Barco de 37 000 toneladas lleno de sistemas de armas de la proa a las chimeneas, fue de nuevo denominado crucero antisubmarino, pero de hecho puede echar a pique a cualquier buque occidental a distancias superiores a las marcadas por el horizonte usando uno de sus 30 Ka-25 para la designación de objetivos. Desde entonces se le han unido el *Minsk* y el *Novorossiysk* y, más recientemente, el novísimo *Kharkov*.

Los buques de esta clase llevan también a bordo el caza V/STOL de interdicción Yakovlev Yak-38. Denominado en principio Yak-36MP por el hecho de que aprovechó las enseñanzas obtenidas con el avión experimental Yak-36 de 1967, sólo se parece a éste en el sistema motriz. Este limpio aparato transónico, al que la OTAN denomina «Forger», no lleva armas internas pero, como el Sea Harrier, puede realizar despegues STOL a fin de llevar mayor carga ofensiva suspendida de sus soportes externos. Se cree que su cometido principal es la destrucción de aviones marítimos de la OTAN, tales como el P-3 Orion, el Lockheed S-3, el BAe Nimrod y helicópteros, utilizando contenedores de cañones de 23 mm y misiles aire-aire de corto alcance AA-8 «Aphid». Sus cuatro soportes pueden llevar

Importantes cantidades de aparatos comerciales Il-18 dados de baja por Aeroflot han sido reconvertidos en plataformas de contramedidas e inteligencia electrónica Il-20. Muchos, si no todos, son empleados por la AV-MF y en ocasiones operan a distancias de 3 200 km de sus bases. Su fuselaje está atiborrado de sensores de lucha electrónica.

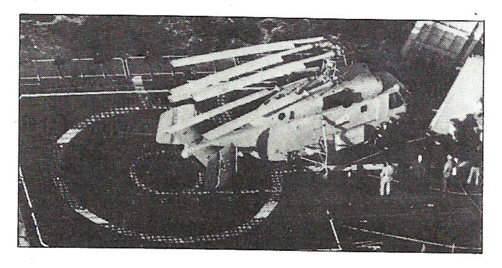




En la actualidad, la AV-MF dispone de unos 40 gigantescos aparatos supersónicos de reconocimiento multisensor Tupolev Tu-22 «Blinder-C», que por lo general operan desde bases situadas en Estonia y Ucrania.



Éste es uno de los primeros Yak-38 fotografiados a bordo del *Kiev* en 1976. Desde entonces, el Yak-38 ha sido mejorado con tomas de aire auxiliares revisadas, grandes aletas dorsales, aviónica adicional y capacidad de armas optimizada. De sus cuatro soportes pueden suspenderse 3 600 kg de carga, incluidos contenedores GSh-23L.



Este helicóptero embarcado de la oficina Kamov fue fotografiado a bordo del crucero lanzamisiles *Udaloy* en 1981. Denominado «Helix-A» por la OTAN, fue identificado como el Ka-32, pero desde 1982 Washington se ha referido a él como el Ka-27. En cualquier caso, es mucho más poderoso que el Ka-25, con motores de 2 225 hp (foto US Navy).



Éste fue el primer Tu-22M/Tu-26 «Backfire-B» visto con un misil supersónico de crucero AS-4 «Kitchen» semihundido bajo el fuselaje. Entre los «Backfire» de la AV-MF existen varias diferencias, que afectan la sonda de recepción de carburante, el radar de cola, las tomas de aire y los soportes de armas bajo las alas (foto US Navy).

también lanzacohetes y puede que sea capaz de emplear varios tipos de misiles, incluidos de tipo antibuque, pero ello son todavía especulaciones.

En 1984, fotografías obtenidas por satélites pusieron de manifiesto el impresionante progreso experimentado en el Astillero 444 de Nikolayev en la construcción del primero de una serie de nuevos portaviones nucleares de 75 000 toneladas que es posible que comiencen a aparecer a partir de 1989. Equipado a la usanza clásica, con catapultas y sistemas de detención para aviones supersónicos, el cabeza de clase (que puede que se llame *Kremlin*) pone sobre el tapete el dilema de qué modelos compondrán su parque de 60 aviones de ala fija (a los que hay que sumar unos 30 helicópteros). Se ha hablado de que el tipo principal podrá ser el voluminoso y potente Sukhoi Su-27 «Flanker», que a finales de 1984 estaba en los albores de su puesta en servicio desde bases de la V-VS. Un 20% mayor y más poderoso que el F-15 Eagle, es sin duda un formidable avión en cometidos ofensivos y defensivos, y su presencia en mitad de los océanos puede plantear serios problemas a la OTAN y otros países occidentales.

Pero la aviación naval utiliza desde hace años otros tipos de aviones desde bases en tierra. La familia normalizada de aviones antisubmarinos lejanos es la Ilyushin Il-38 «May», que deriva del prolífico transporte comercial Il-28 «Coot». Esta evolución fue exactamente igual que en el caso del Electra y el P-3 Orion, aunque el Il-38 padece de una anómala carestía de soportes externos y sólo posee una limitada bodega interna, apta solamente para la eyección de sonoboyas. Este modelo ha servido de forma satisfactoria en la Armada de la India, si bien es probable que los aviones indios llevasen menos sensores que los soviéticos. En 1984 la OTAN identificó la nueva versión «May-B», con un segundo y gran radomo tras la bodega de armas además del radar multimodo original (similar al de la variante «Hormone-B» del Ka-25).

El Ilyushin Il-28 ha sido también el punto de partida del «Coot-A», que puede tratarse de conversiones de aviones dados de baja por la aerolínea Aeroflot. Atiborrado de aviónica y sensores, incluidos un enorme radar de barrido lateral y lo que parecen ser contenedores y carenados de perturbadores, el «Coot-A» es posiblemente una versátil plataforma de lucha e inteligencia electrónicas, capaz de detectar, localizar, grabar y perturbar cualquier tipo de señal de radio y radar emitida por la OTAN en los océanos.

Dos modelos relativamente recientes en el arsenal de la AV-MF son también sus mayores helicópteros. El Kamov Ka-27 «Helix» es un sustituto agrandado y más potente del Ka-25; apareció por primera vez en el nuevo buque *Udaloy* en 1981. Lleva a cabo el mismo tipo de misiones (ASW, SAR y señalización de objetivos) pero con una capacidad bastante mayor. El otro helicóptero es el Mi-14 «Haze», de la oficina de proyectos de Mil. Esta oficina siempre ha usado configuraciones monorrotoras, de modo que el Mi-14 es demasiado grande para poder ir embarcado (su potencia duplica la del Sikorsky Sea King). Deriva del Mi-8, del que se construyeron 10 000 unidades, y difiere por su nuevo fuselaje de tipo casco hidrodinámico y por su tren de aterrizaje triciclo con dos ruedas en cada unidad. Es una máquina antisubmarina basada en tierra, con radar de proa, sonoboyas y un detector de anomalías magnéticas a popa, como en el Mi-4 al que reemplaza. Sólo puede amerizar en casos de emergencia, pero aun así su tamaño le convierte en una útil máquina de salvamento y transporte, incluso en configuración antisubmarina. El «Haze-B» es una versión de contramedidas de minado.

Visitante regular de las maniobras navales realizadas por las potencias occidentales, la familia de aviones navalizados Tupolev Tu-95 «Bear» proporciona posibilidades de ejercitarse a los interceptadores de la OTAN. En la fotografía, un Grumman F-14A Tomcat de la US Navy sigue de cerca a su rondón particular (foto US Navy).



Douglas F4D Skyray

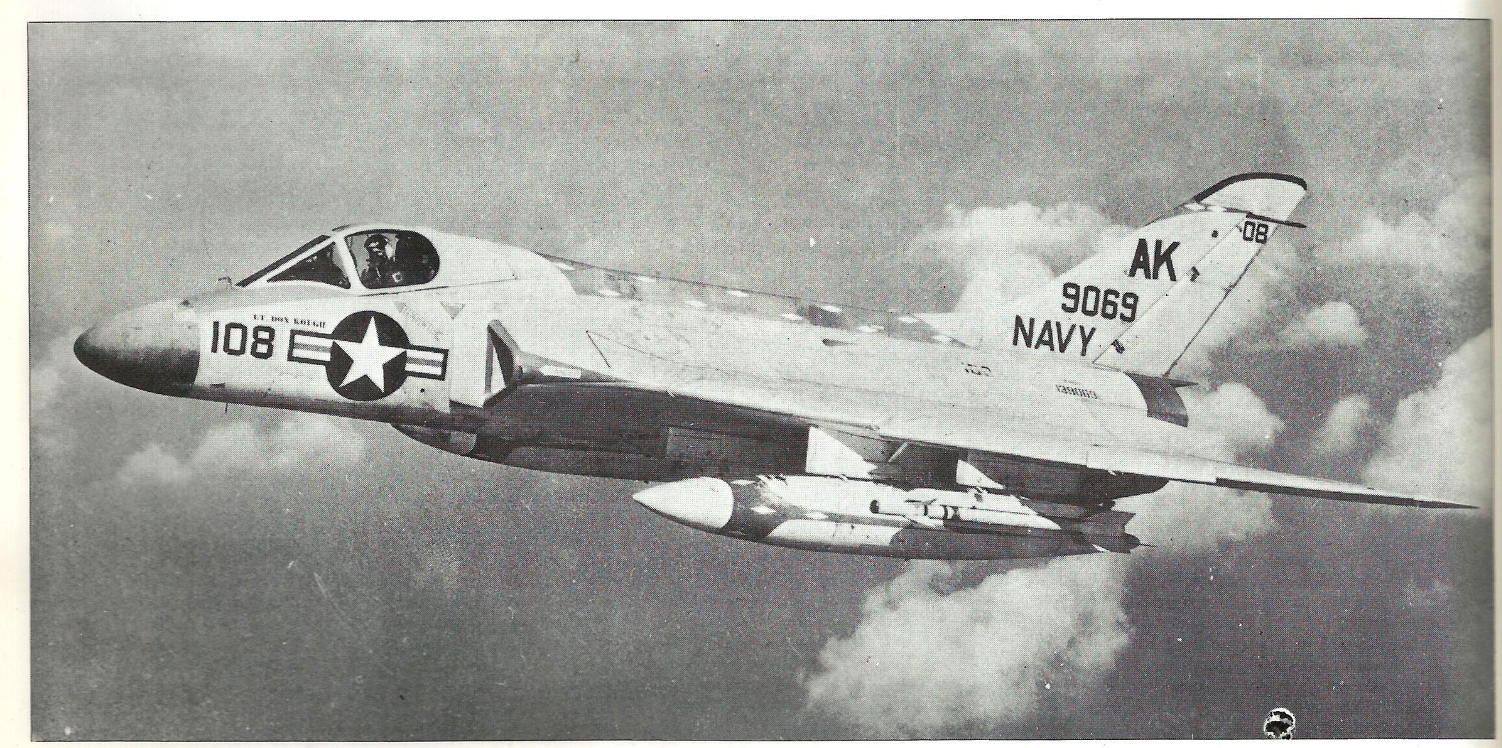
Construido en cantidades modestas para los cánones de la época y empleado durante un período relativamente corto por la US Navy y el US Marine Corps, el Douglas Skyray fue no obstante un avión significativo, cuyas prestaciones permitieron establecer un récord mundial de velocidad en 1953 y uno de régimen de trepada en 1958.

El desarrollo del que iba a convertirse en el Skyray se remonta a los años inmediatamente posteriores a la II Guerra Mundial, en los que se prestaba una atención especial a las alas de planta en delta. El material de investigación aerodinámica capturado a los alemanes, principalmente el del doctor Alexander Lippisch, reveló que este concepto tenía futuro, y la Douglas Aircraft Company no estuvo sola en la exploración de la fórmula, si bien no estaba destinada a obtener un éxito tan importante como Convair con sus F-102 Delta Dagger, F-106 Delta Dart y B-58 Hustler. Los primeros estudios recibieron la designación D-571 de la compañía y se emprendieron en respuesta a un requerimiento de la US Navy en el que se pedía un nuevo tipo de interceptador que poseyese un elevado régimen de trepada e incorporase el ala en delta tan de moda.

Tras examinar las propuestas presentadas por la industria norteamericana, el Bureau of Aeronautics (BuAer) de la US Navy concluyó que el proyecto de Douglas reunía los méritos suficientes para concederle un estudio en profundidad. De acuerdo con ello, a mediados de junio de 1947 la compañía recibió un contrato por un trabajo de diseño más completo, que fue dirigido por el reputado E.H. «Ed» Heinemann y por C.S. Kennedy. Por entonces se estaban considerando varias aproximaciones al tema, que incluían configuraciones mono y bimotoras, así como variaciones importantes y otras menos ambiciosas del concepto del ala en delta. Sin embargo, a comienzos del año siguiente los primeros esbozos habían tomado una forma más definida y Douglas apuntaba hacia un caza bimotor de escolta propulsado por el turborreactor Westinghouse 24C.

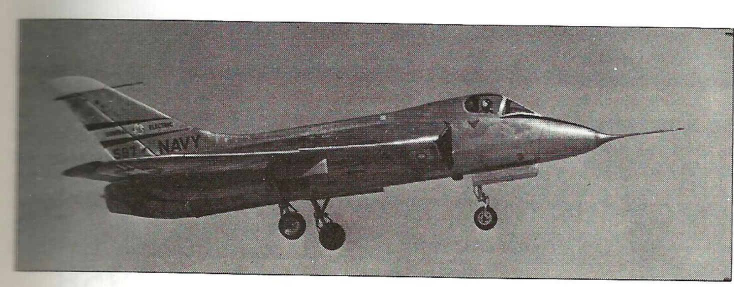
La perserveración en los estudios, unida a los nuevos datos conseguidos en las pruebas de túnel, llevó a un posterior refinamiento del XF4D-1, que hacia el verano de 1958 había sido optimizado para cometidos de interceptación. En setiembre de 1948 Douglas concluyó el diseño y sometió a consideración de la US Navy la

Fotografiado mientras servía como parte del Grupo Aéreo Embarcado Diez a bordo del USS *Forrestal* a finales de los años cincuenta, este F4D-1 Skyray del VF-102 lleva en el soporte externo de babor uno de los primeros ejemplares del misil infrarrojo aire-aire AIM-9 Sidewinder.





Los Skyray del USMC llevaban por lo general ropajes menos vistosos que sus contrapartidas de la US Navy. Este ejemplar pertenece al VMF(AW)-531, que fue equipado con el Skyray en Cherri Point en 1958 y acabó por reequiparse con el mucho más capaz F-4B Phantom II a comienzos de los años sesenta.



Con un acabado en metal natural y la leyenda «General Electric» en los empenajes verticales, el segundo prototipo XF4D-1 fue alquilado a la compañía constructora de su motor en el curso de 1958 y posteriormente sirvió como bancada de pruebas volante para el reactor militar J79 y para el comercial CJ805-3, que acabaría por propulsar al Convair 880.

construcción de un prototipo. De hecho, la US Navy iba a la caza de un nuevo interceptador y la propuesta de Douglas fue una más de las presentadas. A partir de ese momento, los hechos se sucedieron con gran rapidez; el BuAer examinó con cierto detalle todas las proposiciones de diseño antes de encargar dos prototipos XF4D-1 y una célula de evaluaciones estáticas el 16 de diciembre de 1948.

El proyecto de Douglas no era un avión en delta en el sentido estricto de la palabra, pues en lugar de eso presentaba un ala de fuerte flecha y bajo alargamiento, de implantación media y bordes marginales redondeados. Las secciones externas alares se plegaban hidráulicamente hacia arriba para mejorar el estacionamiento del avión en los atiborrados hangares de los portaviones de la US Navy de la época.

Avión atractivo desde un buen principio, el Skyray incorporaba tren de aterrizaje triciclo complementado por una pequeña rueda de cola, necesaria a causa de los elevados ángulos de ataque a que obligaban las maniobras de apontaje y despegue. El armamento integral consistía en un cuarteto de cañones de 20 mm y los aviones de serie aparecieron con un total de siete soportes subalares de los que podían suspenderse hasta 1 800 kg de cargas externas. La propulsión había sido encomendada a un único turborreactor de flujo axial Westinghouse J40, del que se esperaba un empuje máximo estabilizado del orden de los 3 175 kg. Con este motor, se confiaba que el nuevo caza fuese capaz de alcanzar una velocidad punta ligeramente superior a Mach 1.

La inspección de la maqueta por parte de la US Navy tuvo lugar en la factoría de El Segundo hacia finales de febrero de 1949 y la única recomendación importante del BuAer giró en torno a la visibilidad desde la cabina, que fue considerada insuficiente, en especial en las fases de apontaje. Un ligero retoque solventó este problema y, a principios de abril, otra inspección dio como resultado que la US Navy aprobase definitivamente la configuración.

Aunque el diseño básico progresaba de forma satisfactoria, no podía decirse lo mismo del motor; Douglas intentó obviar los problemas cuando en mayo de 1949 sugirió que las primeras pruebas en vuelo se realizasen con un motor Allison J35-A-17. De esta forma intentaba poder demostrar las cualidades básicas del avión y cumplir los primeros objetivos de la evaluación antes de entrar en serio a la cuestión, más peliaguda, de casar un motor totalmente nuevo con una célula no menos nueva. Se recibió la aprobación del BuAer y los trabajos siguieron adelante, aunque con la recomendación de cambiar al XJ40-WE-6 sin poscombutión tan pronto como fuese posible. Sin embargo, en octubre se dejaron sentir las primeras dificultades motrices, que se incrementarían con el paso del tiempo; ello requirió cierto rediseño de la célula para que pudiese instalarse una variante mayor y con poscombustión del J40. La idea era, en último término, montar la variante J40-WE-10, más potente, y fue ello lo que forzó a los cambios principales. No obstante, Douglas estaba satisfecha con el curso de los acontecimientos hasta ese momento, finales de 1949.

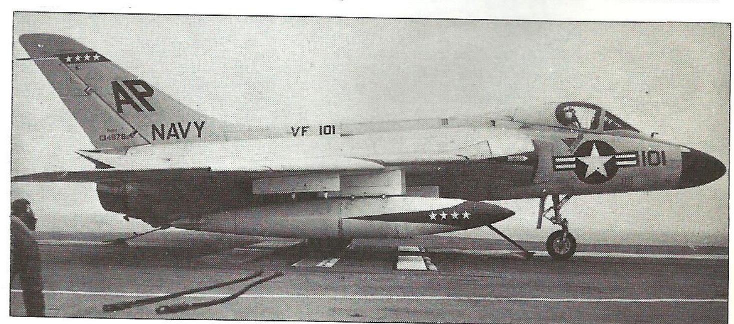
Primeras evaluaciones

A mediados de 1950 estaba casi lista la construcción del primer XF4D-1 y Douglas confiaba en poder cumplir con la fecha prevista para el primer vuelo, el mes de setiembre. Pero, en la práctica, problemas inesperados con la estructura alar aparecieron en el ejemplar de ensayos estáticos, de modo que el primer prototipo no estuvo completado hasta finales de año; fue sometido a una serie de pruebas en tierra antes de ser enviado por carretera a la base aérea de Edwards (California) el 20 de diciembre.

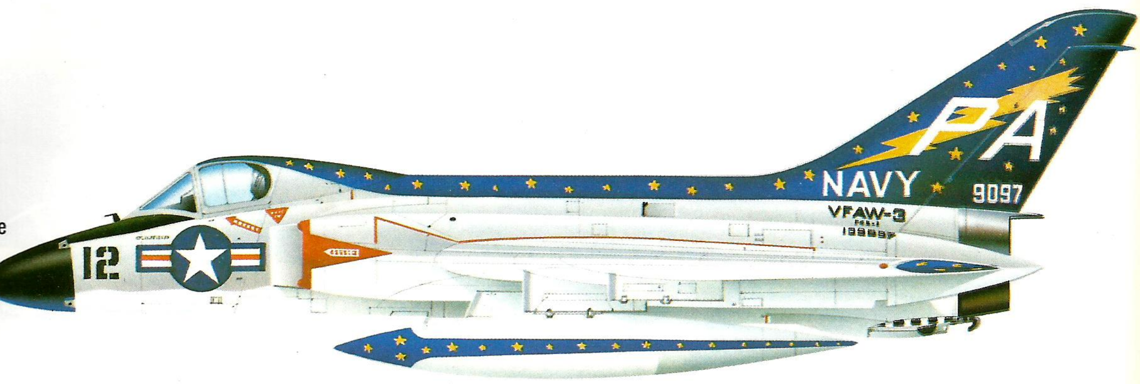
El vuelo inaugural del Skyray se retrasó una vez más como resultado de los problemas detectados en el sistema hidráulico de control de vuelo y, aunque se emprendió una serie de pruebas adicionales, debió adoptarse un sistema manual. Por fin, el 25 de enero de 1951, Larry Peyton, piloto probador de Douglas, hizo despegar por primera vez el prototipo XF4D-1 y realizó un vuelo inaugural de 30 minutos y a baja velocidad que se vio ensombrecido a causa de una incorrecta medición de los efectos de los compensadores longitudinales.

Pero este tipo de contratiempos tenían una solución relativamen-

En esta toma del cuarto ejemplar, fotografiado durante su primer vuelo desde la factoría de El Segundo, se aprecian los rasgos básicos de los primeros lotes de serie. Véase el paragolpes situado bajo la sección trasera del fuselaje.



Con el cable de catapultaje enganchado, este F4D-1 del VF-101 fue fotografiado momentos antes de ser lanzado desde el portaviones británico *Ark Royal*, en el curso de unas pruebas realizadas junto con el USS *Saratoga* en 1957.



Organizado en mayo de 1958 en virtud de la redesignación de la Unidad de Entrenamiento Todotiempo de la Flota del Pacífico, el VFAW-3 utilizó el F4D-1 Skyray hasta ser decomisionado en marzo de 1963. Únicos por estar asignados al Mando de Defensa Aérea, los Skyray de esta unidad fueron unos de los más vistosos de la US Navy.

te fácil; no sucedía lo mismo con las crecientes demoras experimentadas con la planta motriz propuesta, el J40, que dieron como resultado que el segundo XF4D-1 alzase el vuelo, en julio de 1951, propulsado también por un Allison J35. Ello supuso, a su vez, que no pudiese ser explorada la totalidad de la envolvente de vuelo y que no fuese hasta febrero de 1952 que finalmente el primer prototipo alzase el vuelo con el motor J40. Pero incluso entonces fue equipado con un XJ40-WE-6 sin poscombustión y, pese a que no podía ser representativo de los aviones de serie, en febrero de 1951 se firmó un contrato inicial por doce aviones. Todos ellos debían utilizar el J40-WE-8 y ello, unido a otros cambios de diseño forzados por la necesidad de mantener en un valor mínimo el incremento del peso bruto, resultó en que las máquinas de serie fueran significativamente diferentes a los dos prototipos. Ello, a su vez, desembocó en un cambio en las previsiones de adquisición de aparatos, que pasaron a ser de 11 aviones definitivos y uno de evaluaciones estáticas.

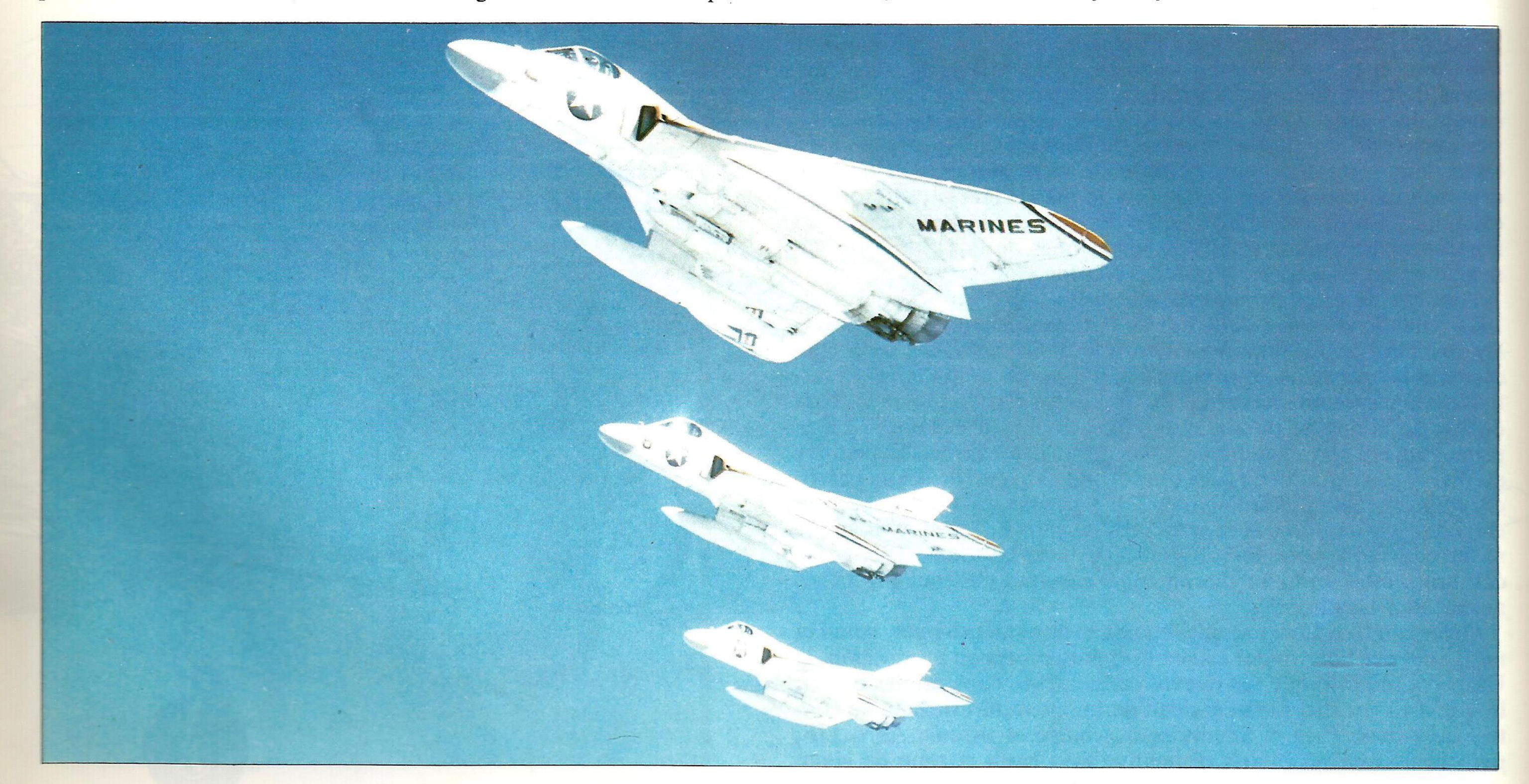
A pesar de las dificultades registradas en el campo de la propulsión, el Skyray seguía siendo un avión prometedor, de manera que en abril de 1952 la US Navy firmó un contrato por 230 ejemplares de serie. A diferencia de los primeros Skyray, los de serie iban a ser construidos en Torrance (California), una antigua factoría gubernamental dedicada al aluminio y ahora en desuso, debido a que la capacidad de producción de las instalaciones de Douglas en El Segundo habían llegado al límite a causa de las exigencias de la guerra de Corea.

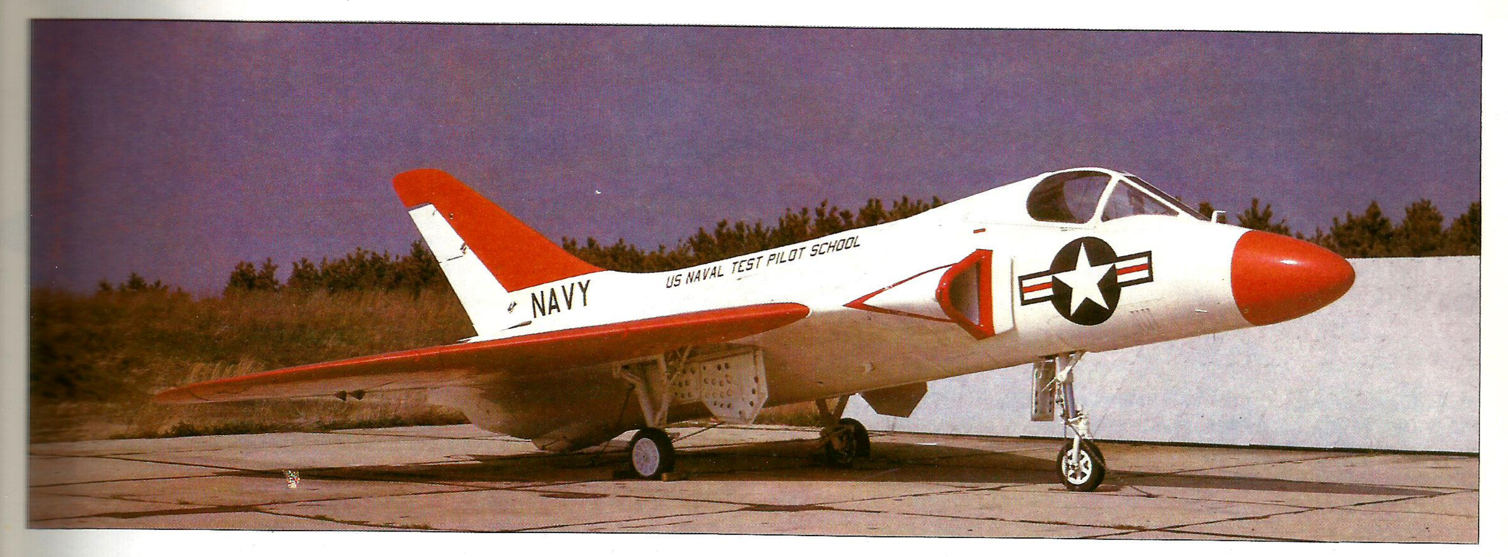
Por supuesto, todavía faltaba tiempo para eso cuando en julio de 1952 la US Navy llevó a cabo sus primeros estudios en detalle de las prestaciones en vuelo. Aunque el avión no contaba todavía con la planta motriz definitiva, el consenso era general a la hora de apreciar el potencial del nuevo modelo. Al cabo de poco tiempo se registró un hito importante cuando el Skyray superó Mach 1 por primera vez, en el curso de un ligero picado. A pesar del optimismo engendrado por este evento, hubo de pasar algún tiempo antes de que se resolvieran satisfactoriamente los problemas motrices ya conocidos.

Éstos comenzaron a ganar magnitud a comienzos del año siguiente. Para empezar, la variante del J40 con posquemador no estaba todavía disponible, en tanto que las evaluaciones en vuelo hubieron de suspenderse en febrero a fin de permitir la introducción de modificaciones en el J40-WE-6. Posteriormente, en marzo, se decidió cambiar al más fiable y potente Pratt & Whitney J57 para todos los aviones de producción, un proceso que requirió muchos cambios menores de diseño pero, afortunadamente, ninguna rectificación de importancia. Mientras tanto, el programa progresó a trancas y barrancas y no fue hasta julio que comenzaron las pruebas de adaptabilidad a operaciones embarcadas, que tuvieron lugar en el Centro de Evaluaciones Aeronavales de Patuxent River y en las que se utilizó el primer XF4D-1.

La exploración de la totalidad de la envolvente de vuelo comenzó en setiembre, una vez se hubo instalado en el segundo XF4D-1 un motor J40-WE-8 con poscombustión No pasó mucho tiempo hasta que se demostraron las excelentes prestaciones del Skyray, que estableció dos plusmarcas mundiales de velocidad en octubre. La primera de ellas se consiguió el día 3 de octubre de 1953, cuan-

Además de operar con la US Navy, el Douglas F4D-1 Skyray sirvió también en cantidades importantes con el US Marine Corps. Estos tres aviones pertenecen al escuadrón VMF-115 y llevan los colores nacionales (blanco, azul y rojo) en los bordes marginales alares, la deriva y los depósitos auxiliares de carburante.





Los últimos ejemplares del Douglas F-6A Skyray en estado de vuelo estuvieron asignados a la Escuela de Pilotos de Evaluaciones Navales de Patuxent River (Maryland). Estos aviones fueron empleados para proporcionar a los estudiantes experiencia en el pilotaje de aparatos de altas prestaciones.

do el capitán de corbeta James Verdin pilotó el segundo Skyray a una nueva velocidad máxima absoluta de 1 211,487 km/h, en tanto que al cabo de poco más de dos semanas después Bob Rahn empleó el mismo aparato para establecer un nuevo récord de 1 171,1 km/h en un circuito de 100 km. Menos épico, pero sin duda más significativo en lo que concierne a la totalidad del proyecto, fue el hecho de que en octubre comenzaron las primeras pruebas embarcadas, que se realizaron con el primer prototipo y a bordo del USS *Coral Sea*. Otra prueba de la confianza depositada por la US Navy en este modelo fue un pedido adicional por otros 178 aviones F4D-1, al tiempo que el BuAer solicitaba dos prototipos de una nueva variante que debería llamarse F4D-2. En la práctica, este derivado incorporó numerosas mejoras aerodinámicas además de un avanzado armamento de misiles, y sirvió de base para el F5D-1 Skylancer que, de hecho, fue un avión muy diferente.

Más demoras

Como era de esperar, la decisión de instalar el motor J57 en los aviones de serie resultó en otra demora, y no fue hasta junio de 1954 que el primer F4D-1 realizó su vuelo inaugural, unos seis meses después de la fecha prevista. Heredero de la considerable experiencia ganada con los dos XF4D-1, este avión introducía varias características nuevas, muchas de ellas relacionadas con el sistema de control de vuelo. A partir de él se aceleró el ritmo del desarrollo a medida que se dispuso de más aviones, pero todavía existieron varios problemas antes de que el Skyray pudiese ser aceptado para embarcar en los portaviones de la US Navy y alinearse en las estaciones aéreas del Marine Corps.

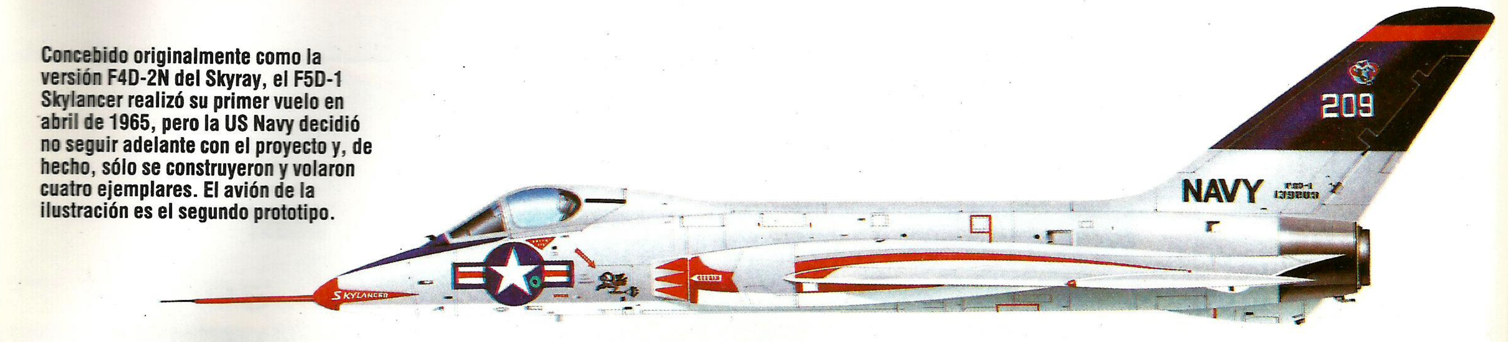
Algunos de estos problemas salieron a la luz en noviembre de 1954, cuando personal del CEA de Patuxent River llevó a cabo la Evaluación Naval Preliminar. Quizá la deficiencia más seria concernió a las pérdidas de compresión del motor a alta cota; los esfuerzos encaminados a corregirlo supusieron el rediseño de los conductos de admisión de aire y modificaciones en el motor. En la primavera del año siguiente se había progresado apreciablemente y el Skyray era capaz de volar a una altitud algo mayor. En la práctica, como se tenía pensado emplear la variante J57-P-8A del motor elegido, se incorporaron separadores de capa límite al tiempo que se introducían algunas mejoras en el perfil de las tomas de aire. En conjunto, estos cambios dieron como resultado buenas prestaciones a todas las altitudes.

Otros cambios tuvieron que ver con el armamento pues, como el misil aire-aire Sidewinder estaba listo para entrar en producción, la US Navy requirió que sus nuevos cazas fuesen compatibles con él, lo que a su vez dictó la necesidad de un avanzado sistema de control de armas. Para el Skyray se especificó el sistema Aero 13F, pero como éste no estaría disponible sino hasta al cabo de algún tiempo, en 1956 se decidió producir los primeros cien Skyray con la simple provisión para ese sistema antes de introducirlo directamente en la línea de montaje. Así, el Skyray iba a entrar en servicio como un caza diurno puro.

Otras evaluaciones embarcadas, en las que ya se utilizaron F4D-1 de producción, tuvieron lugar a bordo del USS *Ticonderoga* en setiembre de 1955, en tanto que unas pruebas adicionales tuvieron como marco Patuxent River. Ello formaba parte de los últimos pasos antes de que el Skyray se uniese a las unidades de la flota. Aunque debían rectificarse todavía algunos inconvenientes se decidió iniciar el Programa de Introducción en la Flota; ello sucedió en febrero de 1956 y se utilizó personal de las dos unidades elegidas para convertirse en las primeras equipadas con el nuevo Douglas. El Escuadrón Mixto de la Armada VC-3 de Moffett Field (California) tuvo la distinción de recibir el primer Skyray de serie destinado a una unidad de la flota, el 16 de abril de 1956, y fue seguido al cabo de unos días por el escuadrón VMF-115 del US Marine

Corte esquemático del Douglas F4D-1 (F-6A) Skyray

1 Radomo
2 Antena radar
3 Reflector radar
4 Equipo radar APQ-50A
5 Equipo control armas (sistema Aero 13F)
6 Cono proa desmontable
7 Pitot
8 Conducto antiniebla parabrisas
9 Panel instrumentos
10 Parabrisas blindado
11 Dorso panel instrumentos
12 Presentador radar
13 Articulación control vuelo
14 Mamparo delantero presionización cabina
15 Alojamiento aterrizador delantero
16 Rueda delantera
17 Actuadores orientación rueda
18 Martinete retracción aterrizador
19 Puerta trasera aterrizador
20 Pata oleoneumática
21 Mamparo trasero presionización cabina
22 Controles motor
23 Base asiento lanzable
24 Arneses piloto
25 Espejos retrovisores
26 Cabina presionizada
27 Cubierta cabina
28 Tirador lanzamiento asiento
29 Apoyacabeza piloto
30 Luz navegación
31 Escapes sistema aire acondicionado
32 Panel blindado
33 Guías asiento lanzable
34 Conductos alimentación aire acondicionado
35 Punto articulación cubierta
36 Unidad presurización y acondicionamiento aire
37 Depósitos hidráulicos
38 Toma aire babor
39 Compartimiento equipo eléctrico y de radio
40 Separador capa límite toma aire
41 Compás



Concebido originalmente como la versión F4D-2N del Skyray, el F5D-1 Skylancer realizó su primer vuelo en abril de 1965, pero la US Navy decidió no seguir adelante con el proyecto y, de hecho, sólo se construyeron y volaron cuatro ejemplares. El avión de la ilustración es el segundo prototipo.

Corps, con base en El Toro (California). En servicio, este modelo no pudo tener una puesta de largo más desafortunada, pues el primer ejemplar que se entregó al US Marine resultó destruido en un accidente fatal cuando aterrizaba en El Toro el 8 de mayo.

Las evaluaciones de los Skyray con capacidad todotiempo empezaron en el otoño de 1956 y, tras pasar la prueba, este modelo se afianzó rápidamente en el seno de las unidades de la US Navy y el US Marine Corps: llegó a operar en 26 escuadrones de primera y segunda línea, así como con varias organizaciones y agencias experimentales. Mientras eso sucedía, tuvo tiempo de establecer no menos de cinco récords mundiales de régimen de trepada en mayo de 1958. La producción terminó en diciembre de ese año.

Avión atractivo desde diversos puntos de vista, el Skyray se hallaba aún en servicio cuando en 1962 el Departamento de Defensa introdujo un sistema unificado de denominaciones de aeronaves, de modo que el F4D-1 pasó a ser el F-6A. En lo que concierne a su empleo operacional, el VMF(AW)-115 fue el último escuadrón de primera línea dotado con este modelo, pues dio de baja su postrer ejemplar el 29 de febrero de 1964. Algunos Skyray sirvieron con unidades de la Reserva en Olathe (Kansas) hasta agosto de ese año, pero la distinción de ser la última organización usuaria del caza de Douglas recayó en la Escuela de Pilotos de Pruebas del Centro de Evaluaciones Aeronavales, que empleó un puñado de aparatos hasta diciembre de 1969.

42 Panel inspección
43 Tomas aire auxiliares
44 Generador
45 Contenedor NAVPAC, con un receptor de radiofaro omnidireccional ARN-14E y receptor de radiobaliza ARN-12
46 Gancho catapultaje
47 Conducto admisión aire
48 Alojamiento equipo piloto automático
49 Admisión auxiliar aire
50 Unión tomas aire bifurcadas
51 Unión larguero maestro a cuaderna maestra fuselaje
52 Escape aire
53 Miembro longitudinal maestro fuselaje
54 Bocas llenado carburante
55 Deflector barreras emergencia a bordo
56 Soporte subalar interno, con un contenedor de 10 cohetes de 70 mm
57 Conducto control elevón
58 Alojamiento aterrizador
59 Depósitos babor; 1 211 litros a cada costado
60 Depósito aceite motor y boca llenado
61 Turborreactor Pratt & Whitney J57-P-8
62 Conducto combustible
63 Purga aire compresor motor
64 Articulación retracción aterrizador
65 Martinete retracción aterrizador
66 Fijación pata aterrizador
67 Estructura aterrizador
68 Alimentación munición
69 Larguero central auxiliar
70 Dos cañones M-12 de 20 mm; 70 dpa
71 Deflector barreras emergencia a bordo
72 Brazo retracción aterrizador
73 Soporte central subalar (en línea punteada, un depósito externo de 1 136 litros)
74 Articulación amortiguación
75 Rueda babor
76 Soporte subalar externo
77 Articulación control elevón
78 Culata cañón externo
79 Flap interno borde ataque babor
80 Martinete plegado alar
81 Punto delantero plegado alar
82 Mecanismo control elevón
83 Relé control elevón
84 Flap externo borde ataque babor
85 Estructura con revestimiento resistente
86 Luz navegación borde marginal
87 Contrapeso elevón
88 Actuador elevón externo
89 Sección externa elevón
90 Punto trasero plegado alar
91 Actuador elevón interno
92 Sección interna elevón
93 Larguero trasero
94 Superficie control compensación cabeceo
95 Tolva munición
96 Actuador compensador cabeceo
97 Aerofreno
98 Inyectores combustible al posquemador
99 Válvula cambio alimentación combustible
100 Cable control sección inferior timón dirección
101 Estructura multilarguero deriva
102 Compás remoto
103 Purga combustible
104 Control sección superior timón dirección
105 Antena punta deriva
106 Conducto purga combustible
107 Luz navegación deriva
108 Sección superior timón dirección
109 Sección inferior timón dirección
110 Protección térmica
111 Tobera variable posquemador
112 Martinetes cambio perfil tobera



Variantes del Douglas F4D Skyray

XF4D-1: dos prototipos del Skyray
YF4D-1: F4D-1 para cometidos de desarrollo; su denominación cambió a **YF-6A** en 1962
F4D-1: versión de serie; 419 ejemplares para la US Navy y el US Marine Corps, rebautizados **F-6A** en 1962
F4D-2: propuesta de un modelo repotenciado propulsado por un motor J57-P-14 de 4 540 kg de empuje; esta propuesta fue rechazada y no se construyó ningún ejemplar
F4D-2N: versión mejorada del F4D-2 con un radar más capaz y otras características optimizadas; acabó por evolucionar en el F5D-1 Skylancer
F5D-1 Skylancer: Skyray mejorado con motor J57-P-12, superficies de cola agrandadas, proa alargada y perfil alar de menor espesor; se construyeron y volaron dos prototipos y dos aparatos de desarrollo, pero los planes para su producción se abandonaron en favor del F8U Crusader

Apodado los «Hunters», el VF-162 fue el escuadrón Skyray de la US Navy que tuvo una carrera más efímera. Fue comisionado en la estación aeronaval de Cecil Field (Florida) el 1 de setiembre de 1960, recibió su primer «Ford» al mes siguiente y utilizó este modelo hasta comienzos de abril de 1962, en que se trasladó a Miramar para iniciar la transformación a la variante F8U-1 del Crusader. Mientras voló en el F4D-1, el VF-162 sólo vivió un despliegue de importancia, cuando entre agosto de 1961 y marzo de 1962 embarcó en el USS *Intrepid* para operar en el Mediterráneo en el seno del Grupo Aéreo Embarcado Seis.

Douglas Skyray



Especificaciones técnicas

Douglas F4D-1 Skyray
Tipo: monoplaza de interceptación todotiempo
Planta motriz: un turborreactor Pratt & Whitney J57-P-8A estabilizado a un empuje de 4 630 kg en seco y de 7 260 kg con poscombustión
Prestaciones: velocidad máxima 1 160 km/h, al nivel del mar; velocidad máxima 1 120 km/h, a 10 970 m; velocidad de crucero 840 km/h; régimen inicial de trepada 5 580 m por minuto; techo de servicio 16 760 m; alcance normal 1 130 km; alcance máximo 1 930 km
Pesos: vacío 7 270 kg; normal cargado 9 980 kg; máximo en despegue 12 300 kg
Dimensiones: envergadura 10,21 m; longitud 13,79 m; altura 3,96 m; superficie alar 51,75 m^2
Armamento: cuatro cañones integrales de 20 mm, además de hasta 1 800 kg de bombas, cohetes, misiles aire-aire Sidewinder o depósitos auxiliares de carburante suspendidos de siete soportes externos

Escuadrones de la RAF

128.° Squadron (continuación)

El escuadrón se reformó el 15 de setiembre de 1944 en Wyton. Su nuevo cometido estuvo enmarcado dentro del 8.° Group de Guía de Formaciones del Mando de Bombardeo y estuvo equipado con de Havilland Mosquito. Si bien inicialmente utilizó el Mosquito B.Mk XX, posteriormente pasó a emplear el B.Mk XVI durante el resto de su carrera.

Como ya se ha mencionado anteriormente, sólo llevó a cabo acciones de «especialistas», de las que la más espectacular fue la ocurrida el 1 de enero de 1945, en que lanzó bombas en las entradas de los túneles ferroviarios alrededor de Coblenza. Tras el día de la victoria en Europa, el 128.° permaneció en el Mando de Bombardeo hasta setiembre de 1945, en que fue transferido a la Fuerza Aérea Británica de Ocupación. Mantuvo el Mosquito B.Mk 16 como parte de los efectivos del 2.° Group. Además de su cometido de bombardeo, el escuadrón también llevó a cabo servicios de correo entre Nuremberg y Blackbushe durante los juicios a los criminales de guerra en 1946. Fue disuelto el 1 de abril de 1946 en Wahn, República Federal Alemana, al ser redesignado 14.° Squadron.

129.° Squadron



El 129.° Squadron sirvió durante la I Guerra Mundial como unidad de entrenamiento operativo de bombarderos diurnos, tras formarse en Duxford el 1 de marzo de 1918. Estuvo equipado con Airco D.H.9 y se disolvió definitivamente el 4 de julio, sin haber alcanzado en este período la condición de operativo.

El 16 de junio de 1941, en Leconfield, se volvió a constituir el 129.° Squadron. Completó su conversión operativa al Supermarine Spitfire Mk I y efectuó sus primeras salidas con esta variante. En agosto de 1941 el 129.° se trasladó al sur, a Westhampnett, donde voló con Spitfire Mk VB como parte del Ala Tangmere.

El día de Año Nuevo de 1942, el 129.° regresó junto al Ala Tangmere e inició operaciones ofensivas que durarían nueve meses, no sólo escoltas a bombarderos sino también «Rhubarbs» y acciones defensivas debido a que las ciudades costeras del sur estaban siendo atacadas desde el mar con acciones de cazabombardeo a baja cota. En agosto, el 129.° participó en los desembarcos de Dieppe, atacando las posiciones de baterías de costa y efectuando la escolta de escuadrones de «Hurribombers». Al mes siguiente se produjo un cambio radical: el 129.° se trasladó al norte, a Grimsetter, donde se ocupó de la defensa de las Órcadas y Shetland, prestando especial atención a los grandes fondeadores navales de Scapa Flow. Fue dotado con unos pocos Spitfire Mk VI de alta cota para tareas de reconocimiento y protección de los buques británicos. Regresó al sur a principios de 1943, volviendo inmediatamente a efectuar escoltas de bombarderos, incursiones de caza y reconocimientos armados sobre Francia.

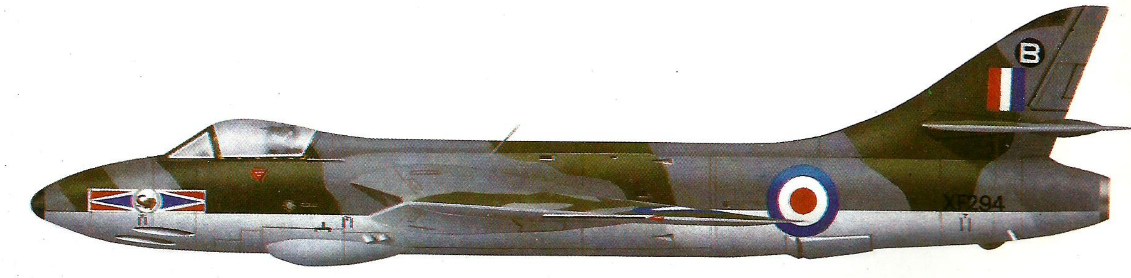


Un Spitfire Mk IX del 129.° Squadron en una de las áreas de dispersión de Hornchurch en 1943. El escuadrón utilizó el Mk IX durante dos períodos, desde junio de 1943 hasta julio de 1944 y desde el día de la victoria en Europa hasta setiembre de 1946.

Tras otra corta temporada en Escocia a principios de 1944, el 129.° no fue operativo durante la primavera para poder convertirse al North American Mustang Mk III. Fueron utilizados en relación con el asalto a Francia en tareas de incursión y escolta. Tras el Día D, pasó a efectuar patrullas anti «Diver» durante tres meses, en que abatió 66 bombas volantes V-1. A continuación llevó a cabo exclusivamente salidas de escolta de bombarderos, para las que el alcance del Mustang era ideal. El 129.° voló hasta el final de la guerra en Europa y su última operación fue la cobertura aérea de los desembarcos en Guernsey en mayo de 1945. Inmediatamente después se reequipó con Spitfire y se trasladó a Noruega, donde permaneció hasta noviembre, en que la Fuerza Aérea de Noruega fue capaz de valerse por sí misma. A continuación regresó a Gran Bretaña y fue definitivamente disuelto el Church Fenton el 1 de setiembre de 1946 al ser redesignado 257.° Squadron.

130.° Squadron





Un Hawker Hunter del 130.° Squadron (Punjab) de Brüggen, en la RAF Germany. El emblema de la cabeza de elefante puede observarse en la insignia roja, blanca y azul del morro de este aparato.

El 130.° Squadron original fue formado en RFC el 1 de marzo de 1918 en Wyton, trasladándose a Hucknall, que adoptó como base permanente. Permaneció allí como unidad de entrenamiento, utilizada para convertir pilotos y observadores al Airco D.H.9, una tarea muy necesaria que permitió la expansión de la Fuerza Aérea Independiente en Francia. Hacia mediados de verano se hizo evidente que había allí más tripulaciones de las realmente necesarias para concluir la guerra, por lo que el 130.° Squadron fue disuelto en Hucknall el 4 de julio de 1918.

El estado del Punjab, en la India, hizo donación de un escuadrón de Supermarine Spitfire a la RAF en 1941. Este escuadrón se formó en Portreath el 20 de junio de 1941 y le fue otorgada la designación de 190.° Squadron. Estuvo dotado con Spitfire Mk IIA y llevó a cabo patrullas navales alrededor de Gran Bretaña y las islas Scilly, pero pronto tomó parte en las acciones de caza sobre el norte de Francia.

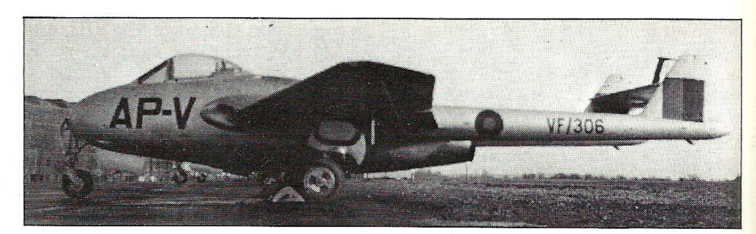
El escuadrón se trasladó a Escocia (Drem), Irlanda (Ballyhalbert) y a las Midland (Honiley) en el mes de marzo, pero en agosto volvió a West Malling, en Kent, para reasumir misiones ofensivas sobre Francia, aunque sólo por un mes. En setiembre volvió a iniciar un recorrido por las bases del norte, sufriendo de nuevo la pérdida de sus pilotos más experimentados. Esta vez ello fue irremediable y el 13 de febrero de 1944 el 130.° fue disuelto en Scorton.

Era inconcebible que no existiese un escuadrón Punjab, de modo que el 5 de abril de 1944 el 186.° Squadron fue redesignado 130.° Squadron en Lympne. Este escuadrón, equipado con Spitfire Mk VB, fue operativo al cabo de poco tiempo. En junio de 1944, el escuadrón dotado con Spitfire Mk VB llevó a cabo la cobertura de las cabezas de playa de Normandía, efectuando patrullas diarias para asegurar la protección de los buques en los puertos Mulberry. En agosto de aquel año el 130.° se trasladó a Tangmere, donde se reequipó con el Spitfire Mk XIV con motor Griffon, que

supuso para el escuadrón un notorio aumento de las prestaciones. Inicialmente, los utilizó en las patrullas anti «Diver», ataques a las bombas V-1, ya que el Spitfire Mk XIV disponía de la potencia adecuada para contrarrestar estos misiles. En setiembre regresó a las salidas de ataque al suelo sobre Francia y al mes siguiente se trasladó a Bélgica (Deurne), en donde continuó en activo en misiones de apoyo al Ejército.

En mayo de 1945, el 130.° Squadron regresó a Gran Bretaña y formó parte de nuevo del Mando de Caza. De allí fue destacado en julio a formar parte de la presencia de la RAF en Noruega para cooperar a la estabilización del país hasta que éste volviese a la normalidad. En noviembre el escuadrón regresó a Gran Bretaña. Tras mudarse a Odiham en 1946, el escuadrón pasó a formar parte de la primera ala equipada con el caza a reacción de Havilland Vampire y recibió el F.Mk 1 al mismo tiempo que los escuadrones n.os 247 y 54. El 130.° participó en la tarea de adecuar este modelo a las tácticas del Mando de Caza, pero el 31 de enero de 1947 fue disuelto al ser redesignado 72.° Squadron.

Sin embargo, el 1 de agosto de 1953, el 130.° Squadron fue reconstituido en Brüggen como parte de la RAF Germany. Fue dotado de nuevo con Vampire, entonces el FB.Mk 5. Fue un aparato provisional, ya que en febrero de 1954 fue reequipado con el North American Sabre, que proporcionó al escuadrón capacidad transónica. Sobre los Sabre pintó su nuevo emblema de color rojo, blanco y azul alrededor de la cabeza de elefante, símbolo del Punjab, en lugar de las letras «AP». Su misión fue la defensa aérea del sector británico de Alemania, disfrutando muy pronto de la superioridad de sus aparatos. Sin embargo, esto fue sólo algo temporal, hasta que la RAF pudo poner en servicio a sus propios cazas transónicos. Éstos llegaron en mayo de 1956 en forma de los Hawker Hunter F.Mk 4, un versátil y eficaz caza británico. El 130.° los utilizó en las tareas de defensa aérea, pero once meses después la unidad fue disuelta en Brüggen, el 30 de abril de 1957.



Un de Havilland Vampire F.Mk 1 del 130.°, el tercer escuadrón del Ala Vampire de Odiham. Lleva un acabado íntegramente metálico, a pesar de que la mayoría de los aparatos del escuadrón iban pintados en gris.

131.° Squadron



El 131.° Squadron fue constituido en Shawbury el 1 de marzo de 1918 y sirvió como unidad de bombardeo nocturno, equipado con aparatos RAF F.E.2b. Nunca alcanzó la condición de operativo y el 17 de agosto de 1918 fue disuelto en Shawbury.

El escuadrón se reformó en Ouston el 30 de junio de 1941 con numerosos pilotos belgas y efectuó la conversión al Supermarine Spitfire Mk I, hasta que fue declarado operativo cuatro meses después. Mientras estuvo en la costa oriental no entró prácticamente en acción y en noviembre volvió a ser declarado no operativo cuando todos los belgas fueron destinados a formar el 350.° Squadron. Un mes más tarde volvió a ser operativo, pero fue trasladándose continuamente al norte y al oeste, y no fue hasta marzo de 1942 que, equipado con Spitfire Mk VB, derribó Junkers Ju 88 en Anglesey, pasando a establecer su base en Llanbedr, en Gales. En mayo de 1942, el 131.° fue transferido al Ala Tangmere y comenzó a efectuar acciones de caza. Esto continuó hasta el día de Año Nuevo, en que se volvió a trasladar al norte para posteriores entrenamientos, volviendo a la acción desde su base de Exeter en junio de 1943. En setiembre el escuadrón recibió Spitfire Mk IX para mejorar sus prestaciones. A principios de 1944 se convirtió al Spitfire Mk VII, con alas extendidas y cabinas presionizadas, para efectuar patrullas a alta cota y salidas de escolta a las incursiones de caza y bombardeo. Esto continuó durante todo el verano de 1944, cubriendo el escuadrón la zona occidental del Canal durante los desembarcos del Día D.

Poco después llegó a la India, pero topó con la dificultad de la falta de aparatos. En febrero de 1945 recibió algunos Spitfire Mk VIII y efectuó algunas salidas esporádicas, pero fue disuelto en Dalbumgarh el 10 de junio de 1945.

El 15 de julio de 1945, el 134.° Squadron de Ulunderpet fue transformado en un nuevo 131.° Squadron. Efectuó la conversión al caza de largo alcance Republic Thunderbolt Mk II, pero cuando consiguió ser operativo la guerra en Birmania ya había finalizado. El escuadrón efectuó ataques simulados en el norte de Malasia para disuadir a los revolucionarios comunistas en noviembre. Poco después, entregó sus aviones a los Squadrons n.os 60 y 81, que se trasladaban a Indonesia, y el 131.° Squadron fue disuelto en Kuala Lumpur el 31 de diciembre de 1945.



Desde el mes de marzo hasta octubre de 1944, el 131.° Squadron estuvo equipado con Spitfire Mk VII de alta cota, dotados con cabinas presionizadas que posibilitaban las patrullas a alta cota sobre el Canal.

132.° Squadron

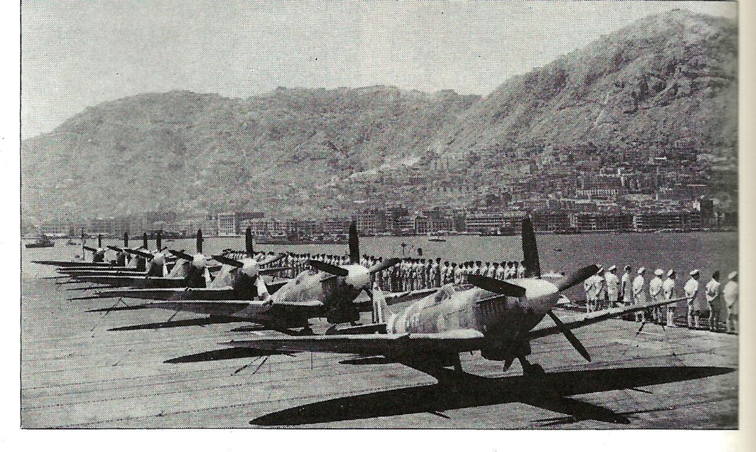


El 132.° Squadron apareció por primera vez como un pequeño núcleo equipado con de Havilland D.H.9 en Ternhill el 1 de marzo de 1918. Como muchas otras unidades, no llegó a alcanzar la condición de operativo y fue disuelto en Ternhill el 4 de julio de 1918. El siguiente intento de crear el escuadrón se produjo en Castle Bromwich en octubre de 1918 y fue dotado con algunos Airco D.H.9. A, pero el armisticio del 11 de noviembre originó su nueva disolución.

Durante la II Guerra Mundial el escuadrón tuvo mejor fortuna. Se constituyó en Peterhead (Escocia) el 7 de julio de 1941, en calidad de escuadrón financiado por Bombay, y fue equipado con Supermarine Spitfire Mk II que sustituyó por Spitfire Mk IIB antes de que finalizara el año. El escuadrón se trasladó de la costa este de Escocia al norte, a las Órcadas, para servir en la defensa de Scapa Flow, lo que le dio la oportunidad de efectuar salidas en colaboración con la Royal Navy. El escuadrón permaneció en este perdido lugar del planeta hasta setiembre de 1942, en que se trasladó con sus Spitfire Mk VB al sur para formar parte del Ala Hornchurch.

Durante los tres primeros meses de 1944 el 132.° se retiró a Escocia, pero en marzo regresó al sur (Detling) para el asalto a las playas de Normandía. Estaba dotado por entonces con el Spitfire Mk IX con lanzabombas, que utilizó para los ataques a baja cota sobre objetivos «Noball». Desde el Día D efectuó patrullas sobre las cabezas de playa y en apoyo de las tropas, aterrizando en Francia tan sólo cinco días después de la invasión.

En setiembre de 1944, el escuadrón fue trasladado a Hawkinge, Kent, y



El HMS *Smiter* zarpa majestuosamente de Hong Kong en setiembre de 1945. Estacionados en la cubierta están los Spitfire Mk XIV del 132.° Squadron, los primeros cazas que llegaron a Hong Kong después del final de la guerra con Japón.

sirvió en las operaciones de escolta de bombarderos durante los últimos tres meses de 1944. En diciembre se embarcó rumbo a Extremo Oriente, desembarcando en Vavuyina, Ceilán, donde quedó retenido a la espera de material de vuelo; finalmente efectuó la conversión al Spitfire Mk VIII, que utilizó en pruebas de apontaje como preparación a su siguiente tarea, que fue la de operar desde un portaviones de la Royal Navy en la invasión de Malasia. En mayo de 1945, se convirtió al Spitfire Mk XIV en Madurna y se embarcó en el HMS *Smiter* justo cuando ya finalizaba la guerra. En lugar de participar en la batalla de Malasia, el escuadrón permaneció en el *Smiter*, que lo trasladó a Hong Kong. Una vez allí, desembarcó como el primer escuadrón de caza de la RAF que se establecía en la base de la colonia tras la ocupación. El 132.° Squadron permaneció en Kai Tak, Hong Kong, sirviendo en las tareas de defensa durante siete meses antes de ser disuelto en esa misma base el 15 de abril de 1946.

133.° Squadron





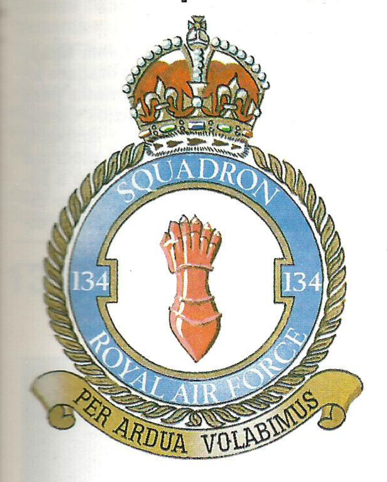
En Supermarine Spitfire Mk VB del 133.° Squadron. Este aparato lleva la leyenda «Mine's a Bitter» bajo la cabina. Esta unidad fue el tercero de los escuadrones «Eagle» con tripulaciones norteamericanas.

El 133.° Squadron se formó en Ternhill el 1 de marzo de 1918, con la intención de que se trasladara a Francia con sus Handley Page O/400. Efectuó la conversión a este cometido con bombarderos RAF F.E.2b pero el 4 de julio de 1918 fue disuelto antes de recibir sus Handley Page, y sus tripulaciones fueron cedidas a otros escuadrones del frente Occidental. El escuadrón se reformó el 28 de octubre de 1918 en Feltham pero todavía no se había constituido definitivamente cuando llegó el armisticio y con él su disolución.

El 29 de julio de 1941, el tercer escuadrón «Eagle» se formó en Coltishall y fue redesignado 133.° Squadron, efectuando la conversión al Hawker Hurricane. En octubre comenzó a reequiparse en Fowlmere con Supermarine Spitfire Km IIA.

Con la llegada de la primavera, el escuadrón comenzó a efectuar vuelos hacia el sur para unirse a las incursiones de caza a nivel de ala, y en mayo fue destinado a Biggin Hill, donde pasó a formar parte integral de esta famosa ala de esa base. Poco después recibió sus primeros Spitfire Mk IX, convirtiéndose en el único escuadrón «Eagle» que volara esta moderna versión. A pesar de los decepcionantes resultados de la acción de Dieppe, el Mk IX resultó ser un buen aparato para el 133.°, tanto en las patrullas de escolta como en los desembarcos, derribando seis aparatos enemigos y causando daños a ocho sin sufrir ninguna pérdida por su parte. El 23 de setiembre, el escuadrón se trasladó a Great Sampford, antes de ser transferido a la Fuerza Aérea del Ejército estadounidense.

134.° Squadron



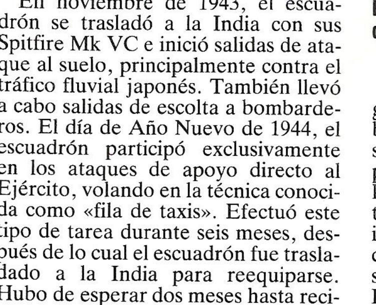
Al igual que el 133.° Squadron, el 134.° Squadron fue formado en Ternhill el 1 de marzo de 1918, dotado con Handley Page O/400 y trasladado a Francia. La unidad no llegó a ser nunca operativa y fue disuelta el 4 de julio de 1918.

El escuadrón se reconstituyó en Leconfield a partir del núcleo del 17.° Squadron el 31 de julio de 1941 para un objetivo concreto. Se convirtió en el segundo escuadrón de la 151.ª, que 12 días después se embarcó rumbo a la Unión Soviética con una dotación completa de Hawker Hurricane Mk IIB. Las tripulaciones despegaron con sus Hurricane desde el HMS *Argus* el 7 de setiembre para aterrizar en Vaenga, cerca de Murmansk. El 6 de octubre, los alemanes atacaron la base del escuadrón y el 134.° tuvo que defenderla, derribando dos Junkers Ju 88 y causando daños a otros. El 28 de octubre entregó todos sus Hurricane a los soviéticos y emprendió viaje de regreso a Gran Bretaña. Se reunificó en Catterick el 7 de diciembre de 1941 y adquirió los Supermarine Spitfire Mk IIA y Mk VB. En el momento que ya fue operativo, se había trasladado a Eglinton, al norte de Irlanda, pero dos meses después de efectuar principalmente patrullas navales y defensa aérea en los Midland fue declarado no operativo y se embarcó para dirigirse a ultramar, esta vez a Oriente Medio.

Sin embargo, tras la llegada del escuadrón en junio de 1942, los pilotos fueron traspasados al 213.° Squadron y el personal de tierra enviado a Palestina para ser destinados a tareas de mantenimiento. En enero de 1943 el escuadrón volvió a convertirse en una entidad operativa, en Shandur, desde donde recorrió toda la costa de Tunicia y comenzó a efectuar escoltas a convoyes.

En noviembre de 1943, el escuadrón se trasladó a la India con sus Spitfire Mk VC e inició salidas de ataque al suelo, principalmente contra el tráfico fluvial japonés. También llevó a cabo salidas de escolta a bombarderos. El día de Año Nuevo de 1944, el escuadrón participó exclusivamente en los ataques de apoyo directo al Ejército, volando en la técnica conocida como «fila de taxis». Efectuó este tipo de tarea durante seis meses, después de lo cual el escuadrón fue trasladado a la India para reequiparse. Hubo de esperar dos meses hasta recibir los Republic Thunderbolt y no regresó a las operaciones hasta diciembre. A continuación llevó a término salidas de reconocimiento armado y patrullas de escolta a los Douglas Dakota en sus lanzamientos de suministros. En abril de 1945 se trasladó a la isla de Ramree para prestar apoyo a la captura de Rangún, tras lo cual regresó a la India y dejó de ser operativo. El 15 de julio de 1945 fue disuelto al ser redesignado 131.° Squadron.

En el otoño de 1941 en Vaenga, el personal de tierra prepara el Hurricane Mk IIB Z5159 para otra salida contra la aviación alemana en el frente del Este. El piloto se ajusta el paracaidas antes de subir al aparato.



135.° Squadron



El 135.° Squadron se formó en Hucknall el 1 de abril de 1918, el mismo día que se creó la Royal Air Force, y fue en consecuencia uno de los primeros escuadrones del nuevo servicio. No se sabe que tipo de aparatos recibió, pero no llegó a ser una unidad operativa y fue disuelto en Hucknall el 4 de julio de 1918.

El 135.° se reconstituyó el 15 de agosto en Baginton con Hawker Hurricane y efectuó rápidamente la conversión, pasando a ser operativo a principios de octubre. Tras un mes de disponibilidad defensiva, el escuadrón se embarcó rumbo a Extremo Oriente, llegando a la India el 16 de enero de 1942.

En un principio se vio obstaculizado por la falta de aparatos y sus pilotos volaron con el 17.° Squadron, pero se vieron obligados a retirarse rápidamente de Rangún con destino a la India tras algunas salidas de escolta a bombarderos. Una vez en Calcuta, se convirtió por primera vez en una unidad al completo en el este, iniciando patrullas de entrenamiento nocturno y salidas navales. Hacia finales de año comenzó a operar desde Birmania una vez más, primero como destacamento, pero en enero de 1943 ya se trasladó allí el escuadrón en pleno. Llevó a cabo continuas ofensivas hasta el mes de mayo de 1943, cuando fue enviado a la India. Fue entonces cuando de hecho se convirtió en una unidad de entrenamiento operativo al Hurricane. Una vez cumplida su misión permaneció en la India, efectuando patrullas costeras, desde noviembre de 1943 hasta mayo de 1944. En ese mes comenzó a reequiparse con Republic Thunderbolt Mk I, una tarea que se vio dificultada por la falta de piezas de recambio. Finalmente el escuadrón volvió a las operaciones en octubre.

El 17 de mayo de 1945, la unidad fue redesignada 605.° Squadron en Akyab, y ese mismo día el 615.° Squadron fue redenominado en Cuttak como 135.° Squadron. Sin embargo, el 26 de junio de 1945 el escuadrón fue disuelto definitivamente.



Discusión sobre los últimos preparativos de una salida «Ranger» de largo alcance más allá de las líneas japonesas con los Thunderbolt Mk I del 135.° Squadron. Esta fotografía se tomó en Jamchar a principios de 1945.

136.° Squadron



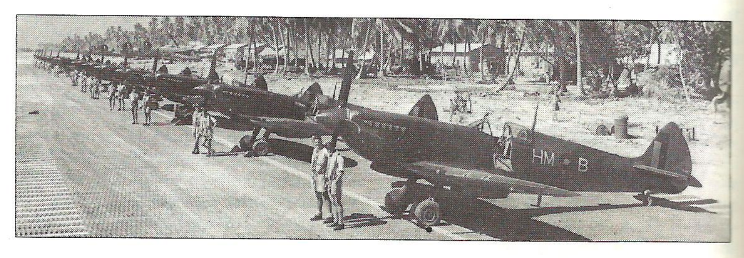
El 136.° Squadron fue formado en Lake Down el 1 de abril de 1918 y permaneció allí hasta su disolución el 4 de julio de 1918.

El escuadrón se reformó en Kirton-in-Lindsey, Lincolnshire, el 20 de agosto de 1941, y se equipó con Hawker Hurricane Mk IIB. A su llegada a Rangún hubo de retirarse inmediatamente a la India, ya que las fuerzas británicas se habían visto obligadas a replegarse a causa de la superioridad de las fuerzas japonesas. No fue hasta el mes de abril, dos meses después de su llegada a Oriente, que el escuadrón se convirtió en operativo, de nuevo en patrullas navales.

Durante el mes de diciembre de 1942 el 136.° envió destacamentos al frente de Chittagong para efectuar operaciones, y se trasladó allí antes de Navidad. En la defensa de Chittagong derribó dos cazas del Ejército japonés el 23 de enero de 1943. Ésta fue la primera de las numerosas ofensivas sobre ese área, llevando a cabo también «Rhubarbs» nocturnas, una dura prueba a causa de la monótona jungla que rodeaba en el sector del escuadrón. Durante los seis primeros meses de 1943, el escuadrón estuvo continua e intensamente en acción, retirándose en junio a la India para disfrutar de un descanso, y finalmente comenzó a sustituir sus Hurricane. Tras seis meses en la India, el 136.° regresó a Birmania, donde volvió desempeñar el cometido de defensa con Supermarine Spitfire Mk VB y derribó a numerosos cazas enemigos. En abril, el más poderoso Spitfire Mk VIII pasó a ser su material de vuelo y con él el 136.° volvió de nuevo a la ofensiva, sirviendo como escolta en numerosas salidas de lanzamiento de suministros de los Douglas Dakota. Participó activamente en la dura ofensiva de Imphal, que duró hasta el mes de julio, en que el escuadrón se retiró a Ceilán (Ratmalana).

Dejó de ser operativo (a excepción de algunas tareas de defensa aérea cuando fue necesario) hasta el mes de marzo de 1945. A continuación fue embarcado con destino a las islas Coco. Estas islas habían sido convertidas en un «portaviones» imposible de hundir en la costa de Birmania y Malasia, listo para el asalto a Malasia, y el 136.° Squadron fue destinado allí para servir en la defensa aérea de este importe complejo.

Una vez la guerra en Extremo Oriente estuvo a punto de finalizar, el 136.° se trasladó a Singapur y posteriormente, en noviembre y dotado con Spitfire Mk XIV, se trasladó a Kuala Lumpur para efectuar salidas preventivas para disuadir a los guerrilleros comunistas que intentaban tomar el poder en el país. Continuó activamente en esta tarea hasta mayo de 1946, en que el escuadrón se trasladó a Bombay para ser disuelto al ser redesignado 152.° Squadron el 12 de mayo de 1946.



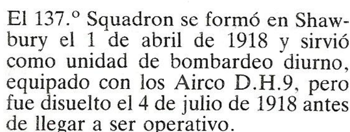
Alineamiento de los Spitfire Mk VIII del 136.° Squadron en el aeródromo de las islas Cocos. Se trasladó allí en abril de 1945 para servir en la defensa en la base de la isla. Una vez allí, no fue requerido para ninguna operación (foto Bruce Robertson).



137.° Squadron

El 137.° Squadron se formó en Shawbury el 1 de abril de 1918 y sirvió como unidad de bombardeo diurno, equipado con los Airco D.H.9, pero fue disuelto el 4 de julio de 1918 antes de llegar a ser operativo.

Se volvió a constituir como escuadrón de caza en Charmy Down, el 20 de setiembre de 1941. Este aeródromo fue uno de los satélite de la base de caza de Colerne; en aquella época en Charmy Down se hallaba también el 263.° Squadron, el único equipado con el caza bimotor Westland Whirlwind. El 137.° también recibió este aparato, lo que permitió la formación de un ala de dos escuadrones. El 137.° comenzó su vida operativa con una salida «Ramrod» sobre un complejo ferroviario situado al norte de Francia. Sin embargo, sufrió dos bajas en una semana y dejó de ser operativo en noviembre, en que se trasladó a Coltishall. Una vez allí, llevó a cabo patrullas costeras ocasionales sobre Francia. En aquel invierno no participó en muchas operaciones, pero el 12 de febrero actuó como escolta de los destructores británicos en el ataque al *Scharnhorst* y *Gneisenau* en el Canal, escoltados por una numerosa fuerza de cazas alemanes. Debido a su falta de preparación para una operación como ésta, el escuadrón perdió cuatro





El 137.° Squadron fue la segunda unidad equipada con el Westland Whirlwind, en setiembre de 1941, y formó un ala con el 263.° Squadron. Este aparato estaba bautizado *Comrade in Arms*.

aparatos en la batalla que siguió. En el otoño de 1942 dejó temporalmente las operaciones para que sus Whirlwind pudieran ser convertidos en cazabombarderos. Tras desarrollar nuevas técnicas de bombardeo, el escuadrón se estableció en el extremo sureste de Gran Bretaña e inició acciones a baja cota sobre Francia.

Por entonces comenzó a dejarse sentir un grave problema, debido a que sólo se habían construido 200 Whirlwind; dado que el modelo había sido dejado de fabricar, las piezas de recambio eran muy escasas. Así pues, en junio de 1943, el escuadrón se reequipó con el último Hawker Hurricane dotado con ocho cohetes bajo las alas. El 137.º demostró con este modelo tan buen oficio en el mismo tipo de operaciones que con el Whirlwind. Empleó el Hurricane durante seis meses y en enero de 1944 el escuadrón comenzó la conversión al Hawker Typhoon, más poderoso, equipado además con cañones. Fueron utilizados, en un principio, en salidas antibuque pero una vez el escuadrón se hubo adaptado a sus aparatos pasó a desempeñar el cometido asignado a los Typhoon, la inminente invasión de Normandía. Día tras día cruzó el Canal para lanzar bombas sobre distritos objetivos en preparación de la invasión. Antes de que ésta tuviera lugar, las bombas dieron paso a los cohetes, y el 137.º Squadron se concentró especialmente en las embarcaciones de patrulla ligeras alemanas (lanchas E y R) en el Canal. Con la llegada del Día D, pasó a desempeñar el cometido de apoyo directo a los ejércitos, atacando objetivos por delante de las tropas que avanzaban. A continuación, se ocupó brevemente en apoyar las operaciones contra las bombas volante V-1, que estaban asolando los condados del sur de Gran Bretaña, pero en agosto volvió a concentrarse en el apoyo directo y se trasladó a Francia, estableciéndose en la base de Coulombes. La actividad fue intensa, y el escuadrón llevó a cabo numerosas salidas cada día, tanto misiones de cooperación directa con el Ejército como reconocimientos armados por delante de las tropas. Descubrió que sus cohetes eran más efectivos contra carros alemanes, por lo que fueron utilizados con gran éxito en esta tarea. Este tipo de actividades continuaron hasta febrero de 1945, en que las operaciones se redujeron si bien el 137.º continuó efectuando reconocimientos armados por delante de los ejércitos que avanzaban sobre Alemania hasta el día de la victoria en Europa. En mayo se trasladó a Dinamarca y un mes después a Alemania. El 20 de agosto, tanto sus pilotos como aparatos fueron trasladados a Gran Bretaña, a Warmwell, y el 26 de agosto de 1945 el escuadrón se disolvió al ser redesignado 174.º Squadrón.

Durante algunos años de la década de los cincuenta, la 228.ª Unidad de Conversión Operativa de Leeming, la OCU de caza nocturna, utilizó la identidad del 137.º Squadron como el número que adoptaría en caso de guerra, y los Gloster Javelin FAW.Mk 5 de la unidad llevaron el emblema del escuadrón sobre sus derivas.

138.º Squadron



El 138.º Squadron se formó por primera vez el 1 de mayo de 1918 sólo como un núcleo de unidad de bombardeo, pero nunca llegó a ser operativo y fue disuelto el 4 de julio de 1918. Sin embargo, el 30 de setiembre de 1918 fue reconstituido en Chingford y equipado como un escuadrón de caza y reconocimiento, con cazas Bristol F.2B como refuerzo de los escuadrones destinados en Francia. En el momento del armisticio, todavía no había logrado ser operativo y fue disuelto finalmente en Chingford el 1 de febrero de 1919.

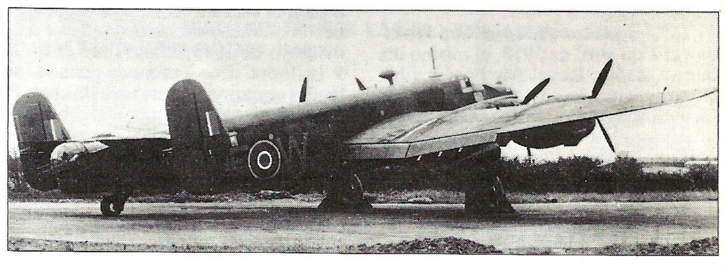
Tras la caída de Francia en 1940 se desarrollaron numerosos sistemas para mantener las comunicaciones con los valerosos movimientos de la resistencia en el continente. Se formó una patrulla y fue equipada originalmente con Westland Lysander para servir precisamente en esta misión. Esta patrulla, la 419.ª, se convirtió posteriormente en la Patrulla 1419.ª y el 25 de agosto fue redesignada en Newmarker Heath como 138.º Squadron, tras haber crecido el nivel de escuadrón. Fue equipado con Armstrong Whitworth Whitley y Lysander, siendo ambos aparatos complementarios el uno del otro.

A principios de 1942 los Handley Page Halifax fueron incluidos en los efectivos del escuadrón y poco a poco fueron sustituyendo a los Whitley, aumentando el número de salidas a un promedio de 30 mensuales. Aquel año, los Lysander fueron transferidos al 161.º Squadron, y el 138.º se concentró en los Whitley y Halifax. Con esos últimos, el escuadrón se trasladó bastante lejos, llegando incluso a los estados del Báltico, así como a todos los países a lo largo del recorrido. En marzo de 1942, el escuadrón se trasladó a Temsford, que pasó a ser el cuartel general de todas las actividades de apoyo de la RAF al SOE durante el resto de la guerra. El trabajo desarrollado por el escuadrón con los Halifax cada vez fue en aumento y un gran número de pilotos polacos sirvieron con el 138.º durante esa época antes de la formación de la Patrulla 1 586.ª (Tareas Especiales), que fue una unidad formada completamente por polacos. Durante 1943 se produjo un enorme incremento de salidas a Francia con el fin de equipar a la resistencia para las actividades de los próximos años.

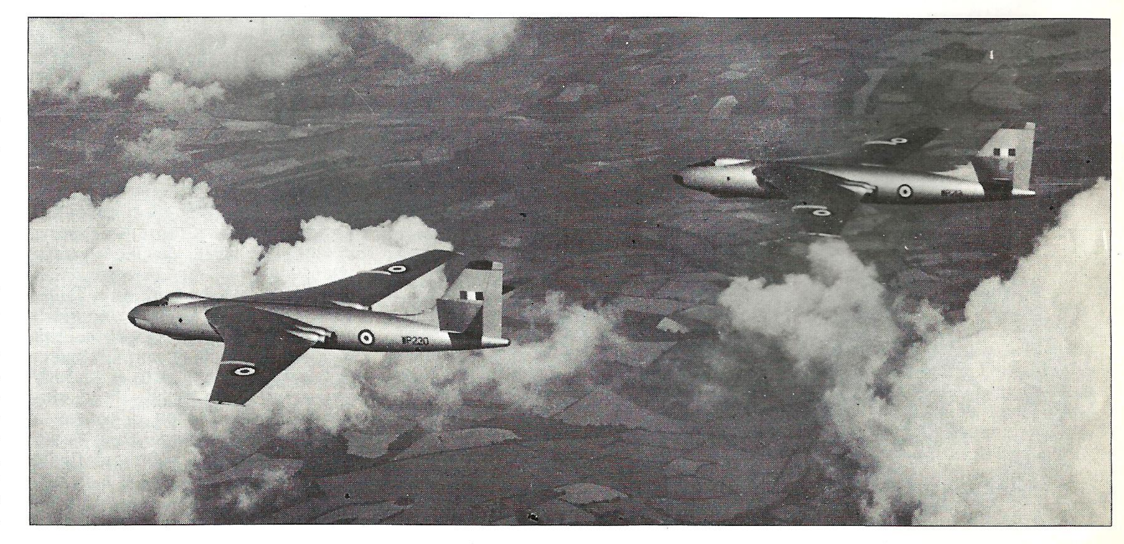
En diciembre de 1944 el 138.º Squadron dejó su cometido de tareas especiales para pasar a ser un escuadrón de bombardeo «en serio». A partir de entonces voló con Short Stirling Mk IV, que fue transfiriendo gradualmente de su tarea de lanzamiento de suministros a lanzamientos de bombas hasta el mes de marzo de 1945, en que se trasladó a Tuddenham, una base satélite de Mildenhall, y se reequipó con Avro Lancaster. Apenas tuvo tiempo de entrar en acción, pues la guerra europea estaba a punto de finalizar: cuando se produjo el día de la victoria en Europa, el 138.º había volado 105 salidas de bombardeo diurnas y nocturnas durante los últimos compases de la destrucción de Alemania.

El escuadrón siguió existiendo como parte del Mando de Bombardeo de la RAF de tiempos de paz, con los Lancaster, y en noviembre de 1946 se trasladó a Wyton, que fue su base en la inmediata posguerra. Desarrolló nuevas técnicas antes de equiparse un año después con Avro Lincoln. Con ellos inició de nuevo sus destacamentos a ultramar, efectuando ejercicios «Sunray» a Egipto, y trasladándose también a Adén para llevar a cabo maniobras y dar un mayor impulso a las actividades de policía en aquel rincón del mundo. Todo llegó a su fin tres años después, cuando el 1 de setiembre de 1950 el 138.º Squadron fue disuelto en Wyton.

Casi cinco años después el escuadrón se reformó el 1 de enero de 1955 en Gaydon. Escribió su propia página en la historia de la RAF al convertirse en el primer escuadrón operativo con los bombarderos «V», el primero en volar con el Vickers Valiant. Se trasladó el 6 de julio de 1955 a su base operativa de Wittering, donde estuvo muy ocupado en convertirse a sus nuevas técnicas operativas dentro del Mando de Bombardeo. La conversión incluyó una serie de despliegues en ultramar, y en octubre de 1956 el 138.º fue destacado a Malta, desde donde lanzó bombas convencionales en la desastrosa campaña de Suez. Permaneció con los Valiant en la primera línea de eficacia durante seis años más. Por entonces, el Valiant era superado por las Avro Vulcan y Handley Page Victor, y el 1 de abril de 1962 el 138.º Squadron se disolvió en Wittering.



El aparato más utilizado por el 138.º Squadron durante la II Guerra Mundial fue el Halifax, empleado en el lanzamiento de suministros a los grupos de la resistencia por toda Europa. Este aparato, el L9618 fue uno de los primeros que sirvió en estas salidas durante el año 1942.



Dos Valiant del 138.º en vuelo desde Gaydon. El 138.º fue el primero en volar el Valiant y, por tanto, la primera unidad de bombarderos «V» operativa, en beneficio de la capacidad de disuasión británica.

139.° Squadron



El 34.° Squadron sirvió en 1918 en el frente de Italia, utilizando RAF R.E.8, y dispuso también de una patrulla de caza y reconocimiento conocida como Patrulla Z, con Bristol F.2B Fighter. El 3 de julio de 1918, en Villaverla, esta patrulla se convirtió en el 139.° Squadron. Tras el armisticio permaneció en Italia durante cinco meses, disolviéndose finalmente en Caldiero el 7 de marzo de 1919.

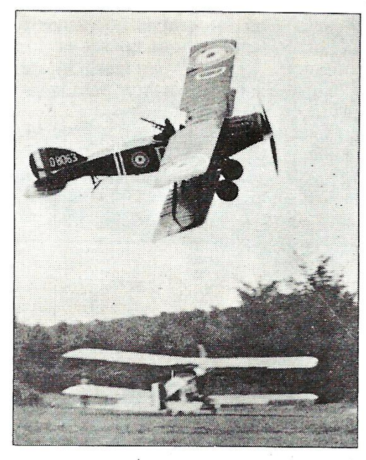
El escuadrón se reformó en Wyton el 3 de setiembre de 1936, como unidad de bombardeo, y fue equipado inmediatamente con Hawker Hind. El escuadrón se preparó con gran rapidez, aprendió a conocer su nueva montura y tomó parte en los ejercicios y exhibiciones aéreas de 1937. En aquel mes de julio, siguió el ejemplo de su escuadrón hermano de Wyton, el 114.°, y se reequipó con Bristol Blenheim Mk I. Ello supuso un gran cambio y el escuadrón inició la conversión en previsión de la posible guerra. Cuando estalló la II Guerra Mundial, el escuadrón acababa de recibir al Blenheim Mk IV de morro largo, y tuvo la distinción de haber sido el escuadrón que efectuó la primera operación de la II Guerra Mundial, un vuelo de reconocimiento sobre los puertos del norte de Alemania el 3 de setiembre de 1939. A finales de diciembre se trasladó a Wyton y se unió a la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción en Francia.

Hacia finales de mayo el 139.° había regresado a West Raynham, donde se había reequipado con nuevos aparatos y tripulaciones suplementarias. En 1941, la unidad se convirtió en el escuadrón Jamaica, pues aquella colonia había donado el dinero para la adquisición de 12 Blenheim. El 139.° continuó sus acciones en el Canal y salidas, tanto diurnas como nocturnas, sobre objetivos en el cercano continente hasta finales de 1941, en que cedió sus Blenheim y se trasladó a Birmania. Se estableció en Akyab con Lockheed Hudson Mk III para servir en misiones antibuque y entró inmediatamente en acción contra los japoneses, participando también en las acciones de bombardeo. Una vez se hubo trasladado a Chittagong, continuó en la ofensiva hasta el 30 de abril de 1942, en que se disolvió al ser absorbido por el 62.° Squadron.

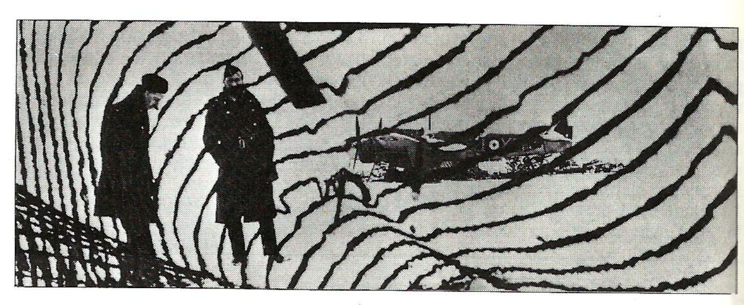
El 8 de junio de 1942 el escuadrón se reconstituyó en Horsham St Faith y recibió Blenheim Mk VA exclusivamente para tareas de entrenamiento, cuando se decidió que el escuadrón se convirtiera en el segundo de bombardeo equipado con el de Havilland Mosquito. Comenzó a recibir estos aparatos en setiembre de 1942 tras su traslado a Marham. Pronto pasó a ser operativo, siguiendo la primacía del 105.° Squadron y efectuando ataques diurnos a baja cota y gran velocidad sobre objetivos de precisión. El 30 de enero de 1943 el 139.° Squadron sobrevoló Berlín, tan sólo unas pocas horas después que el 105.°, alterando la rutina de la ciudad en el momento en que se suponía que los líderes nazis estaban transmitiendo sus mensajes por radio. Este tipo de operaciones continuaron durante los seis meses siguientes, y posteriormente el escuadrón fue trasladado al 9.° Group de Guía de Formaciones. Comenzó a llevar a cabo numerosas salidas nocturnas localizando objetivos para el grueso de las formaciones, pero también efectuó acciones con «Window» para engañar y confundir a los radares alemanes. A principios de 1944, recibió Mosquito B.Mk XIV equipados con el H2S, utilizando este radar para aumentar su precisión en la localización y señalización de objetivos. El año 1944 y los primeros meses de 1945 fueron muy intensos en actividad para el escuadrón, y sin descanso alguno, cuando aumentó la ofensiva de bombardeo contra el Tercer Reich. El final de la guerra en Europa coincidió con la estancia del escuadrón en Upwood, y el 139.° fue uno de los dos escuadrones Mosquito que permanecieron en el Mando de Bombardeo con el expreso propósito de mantener su experiencia en la localización de objetivos a baja cota. Hemswell, Coningsby, East Kirkby y de nuevo Hemswell vieron el paso de los Mosquito del escuadrón, que fueron sustituidos después por English Electric Canberra.

Durante todo aquel tiempo, el escuadrón mantuvo sus lazos de unión con Jamaica, y en 1954 trasladó sus Canberra en una misión de buena voluntad a la colonia, a las Indias Occidentales y a Canadá, recibiendo durante su gira la amistad de la ciudad de Kingston. En 1956 el escuadrón operó con Canberra B.Mk 6 en la campaña de Suez y continuó desempeñando el cometido de guía de formaciones hasta el 31 de diciembre de 1959, en que fue disuelto en Binbrook.

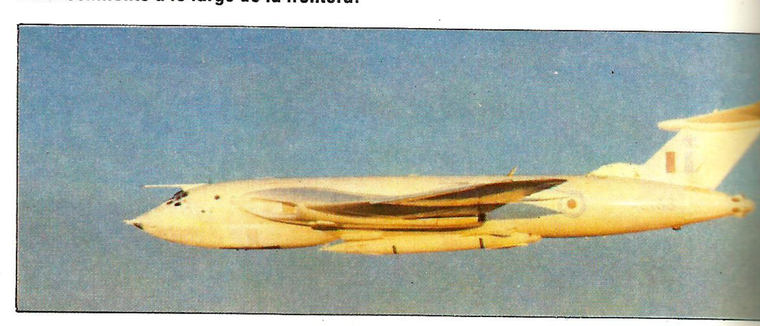
El segundo bombardero «V» en ser equipado con la bomba Blue Steel fue el Handley Page Victor B.Mk 2. A finales de 1961 se estableció en Wittering una Unidad de Evaluaciones Intensivas para esta versión y el 1 de febrero de 1962 esta unidad se convirtió en el 139.° Squadron. El escuadrón desarrolló durante nueve años el cometido de disuasión nuclear desde Wittering con sus Victor, con los que pasó a cometidos de baja cota en 1964. Cuando la RAF decidió enviar una delegación a las celebraciones de independencia de Jamaica en agosto de 1962 era evidente que sólo podía ir una unidad, y así fue como el escuadrón realizó de nuevo una gratificante visita a la isla, aquella vez con los Victor. El 139.° continuó en las tareas de alerta y reacción inmediata con sus Victor hasta que el cometido de disuasión nuclear fue adjudicado a los submarinos de la Royal Navy. A continuación, el 31 de diciembre de 1968, el escuadrón fue disuelto.



Arriba: el 139.° Squadron sirvió en la I Guerra Mundial como unidad de cazas biplazas en el frente italiano equipada con Bristol Fighter. El artillero que aparece en esta toma del D8063 no era otro que el príncipe de Gales, quien más tarde sería Eduardo VIII.



Arriba: en diciembre de 1939 el 139.° Squadron se trasladó a Francia para unirse a las ASSF. Durante el terrible invierno de ese año, llevó a cabo patrullas de reconocimiento a lo largo de la frontera.



El 139.° Squadron (Jamaica) se reconstituyó en Wittering en 1962 como parte de las fuerzas de disuasión y estuvo equipado con Victor B.Mk 2 dotados con la bomba Blue Steel. Obsérvese los emblemas antidestello propios de los años sesenta, y el contenedor de ECM en el extremo de la cola. El color del emblema del escuadrón también fue aclarado (foto MoD).

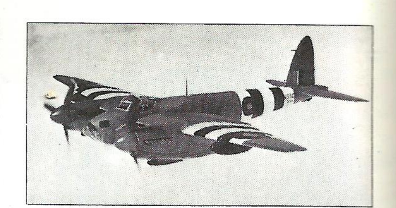
140.° Squadron



El 140.° Squadron se formó el 1 de mayo de 1918 en Biggin Hill para unirse a la creciente fuerza de defensa nacional en aquel aeródromo. Comenzó a equiparse con aparatos Bristol F.2B Fighter, pero por aquella época las incursiones aéreas sobre Gran Bretaña habían desaparecido debido a que Alemania debía concentrarse en su propia supervivencia en el continente. Es por ello que el 140.° nunca llegó a ser operativo y el 4 de julio de 1918 fue disuelto en Biggin Hill.

El 17 de setiembre de 1941, en Benson, la Patrulla 1 416.ª pasó a convertirse en el 140.° Squadron, equipado con Bristol Blenheim IV y Supermarine Spitfire Mk I dotados con cámaras, utilizados en el reconocimiento del norte de Francia. Los Blenheim actuaban de noche, mientras que los Spitfire los hacían de día. Estos últimos desarrollaron la mayor parte del trabajo, y poco a poco, el escuadrón fue mejorando su palmarés de salidas cuando se reequipó con las versiones más especializadas PR del Spitfire, particularmente la Mk IV, a principios de 1942.

Durante 1942 el escuadrón envió un destacamento a St Eval para cubrir los



Durante la II Guerra Mundial el 140.° Squadron sirvió en tareas de reconocimiento fotográfico. En 1943 pasó a formar parte de la 2.ª TAF y también participó en el Día D.

puertos franceses del Atlántico. Las salidas de los Blenheim no fueron especialmente satisfactorias y finalizaron en 1942, a pesar de que los aparatos fueron retenidos durante todo el año siguiente, en que fueron sustituidos por Lockheed Ventura, que no llevaron a cabo muchas operaciones. El escuadrón pasó a formar parte de la 34.ª Ala de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en 1943, dirigiendo entonces todos sus esfuerzos hacia la próxima invasión de Francia. En otoño de 1943 recibió los de Havillan Mosquito PR.Mk IX, que añadieron una nueva dimensión a las prestaciones del escuadrón, permitiendo una mayor zona de alcance; con el más moderno PR.Mk XVI, equipado con «Gee» y «Rebeca», el escuadrón fue capaz de llevar a cabo fotografías nocturnas a ciegas, pudiendo ahora operar en todotiempo. El 140.° se trasladó de Hartford Bridge a Northolt para la invasión de 1944.

El escuadrón se trasladó a Francia, estableció su base en Amiens y posteriormente, en setiembre en Bélgica, para permanecer cerca del frente. Durante todo el invierno de 1944-45, el 140.° siguió en activo. A principios de 1945 experimentó con fotografía nocturna controlada por una instalación móvil de radar, pero el proyecto necesitaba de mayor desarrollo para poder realizar todo su potencial. Una vez concluida la guerra en Europa, el 140.° Squadron ya no era necesario, por lo que fue disuelto en Fersfield el 10 de noviembre de 1945.

141.° Squadron





A mediados de los años cincuenta el 141.° Squadron operó desde Coltishall y fue uno de los pocos usuarios del caza nocturno Venom, sobre el que la unidad pintó su elegante emblema de color negro y blanco.

El 141.° Squadron se formó el 1 de enero de 1918 como unidad de la Defensa Metropolitana y se trasladó a Biggin Hill al mes siguiente. Estuvo equipado con RAF B.E.12 y B.E.12b como aviones provisionales antes de recibir el nuevo caza nocturno Sopwith Dolphin. A finales de marzo, el escuadrón, que también había volado con Sopwith Pup y RAF B.E.2, fue reequipado completamente con Bristol F.2B Fighter. Llevó a cabo evaluaciones de transmisión radiotelegráfica tierra-aire con éxito, estableciendo así bases técnicas para el futuro.

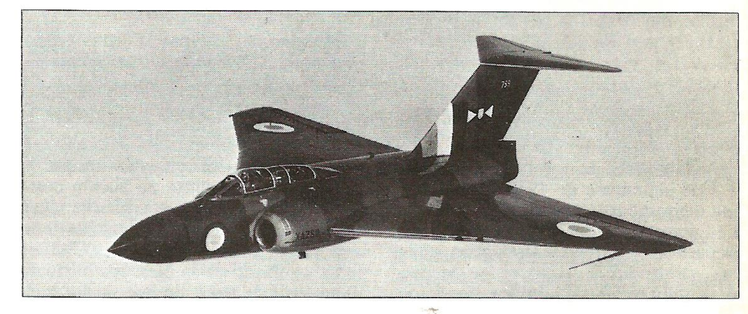
En marzo, el 141.° Squadron se trasladó a Irlanda, donde llevó a cabo patrullas durante los disturbios. Se disolvió finalmente en Baldonnel el 1 de febrero de 1920.

El escuadrón se reformó en Turnhouse el 4 de octubre de 1939 con cazas Gloster Gladiator, pero de hecho utilizó cualquier aparato disponible, incluidos los Fairey Battle y Bristol Blenheim. En abril de 1940 la situación se normalizó y el 141.° recibió algunos cazas con torreta Boulton Paul Defiant. Hubo de efectuar una rápida conversión, seguida de un traslado a West Malling y operaciones sobre el Canal en julio. En sus patrullas sobre convoyes el escuadrón entabló violentos combates con los Messerschmitt Bf 109 el 19 de julio, perdiendo seis de sus Defiant y derribando cuatro Messerschmitt. Algo similar le sucedió al primer escuadrón de Defiant, el 224.°, que había pasado por entonces a las patrullas nocturnas; así pues, el 141.° se retiró a Prestwick para servir en patrullas de convoyes. En setiembre también pasó a efectuar tareas de defensa nocturna, enviando un destacamento a Biggin Hill para tal fin. Tres noches después el escuadrón registró su primera victoria nocturna, cuando una tripulación derribó dos Heinkel He 111. La noche siguiente el escuadrón derribó un Junkers Ju 88, iniciándose así una serie de victorias; en octubre se estableció definitivamente en la base de Gatwick. El escuadrón continuó operando de noche en la zona de Londres durante los seis meses siguientes y consiguió incrementar su palmarés de éxitos a pesar de los primitivos medios de que disponía para la defensa nocturna. El escuadrón se trasladó al norte en abril de 1941 y reclamó el derribo de ocho aparatos tan sólo en el mes de mayo. En agosto, el 141.° comenzó la conversión a Bristol Beaufighter.

En junio de 1942, el 141.° regresó al sur de Gran Bretaña, e inmediatamente continuó el incremento de su palmarés; se estableció en la costa sur e inició también las salidas diurnas, provocadas por la ofensiva contra los cazabombarderos y bombarderos que atacaban las ciudades costeras, y destruyó un Dornier Do 217 sobre Bognor. Al año siguiente, el 141.° volvió a la ofensiva y empezó a efectuar más patrullas de intrusión desde Ford sobre las bases alemanas en Francia y a derribar aparatos enemigos cuando despegaban o aterrizaban. A continuación el escuadrón se trasladó a Cornualles, desde donde efectuó patrullas «Instep» desde Predannack.

En diciembre de 1943 el escuadrón fue transferido al 100.° Group del Mando de Bombardeo, el grupo que servía en la defensa de las formaciones de bombardeo y acciones de perturbación. Las incursiones también fueron parte de su cometido y el 141.° dejó caer sus bombas sobre los aeródromos de cazas alemanes en los Países Bajos, con la intención de crear estragos entre la tripulación enemiga.

Una vez concluida la guerra en Europa, el 141.° Squadron se trasladó a Little Snoring y regresó a la disciplina del Mando de Caza. Sus Mosquitos formaron parte de la defensa aérea de los tiempos de paz de Gran Bretaña y el escuadrón estableció su base con Coltishall en 1946, si bien fue transferido a Church Fenton en 1949 durante un año. Más tarde regresó a Coltishall y en 1951 se «pasó» a los reactores, desprendiéndose finalmente de los Mosquitos y sustituyéndolos por Gloster Meteor NF.Mk 11. Con ellos se incorporó a los procedimientos y tácticas que los reactores trajeron consigo. En 1955 se reequipó con de Havilland Venom NF.Mk 3 y dos años después adquirió el enorme avión subsónico Gloster Javelin FAW.Mk 4. Este gran caza de ala en delta fue el último de los aparatos del escuadrón, ya que el 16 de enero de 1958 la unidad se disolvió en Coltishall al ser redenominada 41.° Squadron.



En 1957 el escuadrón recibió el caza todotiempo Javelin, que utilizó en tareas de defensa. Sin embargo, sólo operó durante un año, pues fue convertido en el 41.° Squadron en enero de 1958 (foto Bruce Robertson).

142.° Squadron



El 142.° Squadron se formó en Ismailía, Egipto, el 2 de febrero de 1918 y fue asignado a la 40.° Ala. Fue equipado inicialmente con variantes de los RAF B.E.2 y B.E. 12, sirviendo como unidad de reconocimiento táctico para la Brigada de Palestina. Entró directamente en acción, llevando a cabo los diferentes tipos de operaciones solicitadas por el Ejército, y en junio pasó a formar parte de la 5.ª Ala. En aquella época, el 142.° volaba asimismo con los RAF R.E.8 y Armstrong Whitworth F.K.8, con los que le llegó el fin de las hostilidades. Tras el armisticio, el escuadrón se trasladó a la Zona del Canal de Egipto en noviembre y sirvió en las tareas de defensa de Suez, reequipándose gradualmente con Airco D.H.9. Permaneció en Egipto hasta el 1 de febrero de 1920, en que fue disuelto en Suez al ser redesignado 55.° Squadron.

El 142.° Squadron se reformó el 1 de junio de 1943 en Netheravon como unidad de bombardeo diurno, equipado con Hawker Hart. Se trasladó a Andover a principios de 1934 y nueve meses después fue enviado a Egipto, como parte del refuerzo en aquella zona en caso de que la crisis de Abisinia degenerara en guerra con Italia. El 142.° pasó la mayor parte del tiempo en Mersa Matruh adquiriendo experiencia en las condiciones desérticas, pero no hubo de entrar en acción y regresó a Andover en diciembre de 1936. Se reequipó con Hawker Hind y justo un año después con Fairey Battle. En setiembre de 1939 se trasladó con ellos a Francia como parte de la Advanced Air Striking Force. Durante los siete primeros meses de la II Guerra Mundial, el 142.° tan sólo llevó a cabo algunas patrullas de reconocimiento, pero el 10 de mayo de 1940 entró en acción y fue la primera unidad AASF que atacó las columnas del avance alemán en los Países Bajos. Sufrió graves pérdidas en los combates de esos días, participó en el

142.º Squadron (sigue)

desastroso ataque a los puentes del Mosa, hubo de retirarse con los supervivientes a Francia y posteriormente de nuevo a Gran Bretaña en junio. El 142.º recibió más Battle y nuevas tripulaciones, y dio comienzo a los bombardeos sobre los puertos del Canal en donde se estaban concentrando las fuerzas de invasión alemanas. El Battle no resultó ser apto para los escenarios europeos, por lo que durante el invierno el escuadrón comenzó a reequiparse con Vickers Wellington y volvió a las tareas de bombardeo nocturno. Voló durante un año con el Wellington Mk II de motores Merlin, tras haberse iniciado en las operaciones en abril de 1941. A partir de entonces aportó su contribución a la lenta pero cada vez mayor ofensiva nocturna contra Alemania, desarrollando así su experiencia y encajando también su parte en pérdidas. Desde octubre de 1941 a setiembre de 1942 fue uno de los pocos escuadrones que voló en la versión Mk IV del bimotor Wellington, con Pratt & Whitney Twin Wasp. Continuó la ofensiva con estos aparatos durante la primavera y el verano del 1942, en que el 142.º recibió Wellington Mk III con mejores prestaciones. A finales de año, las tripulaciones se separaron del personal de tierra. Estos últimos se trasladaron a Kirmington y pasaron a formar parte del 166.º Squadron, mientras que los pilotos volaron sus Wellington hasta el aeródromo de Blida, Argel, como refuerzo a la presencia de las fuerzas de bombardeo en la nueva campaña en el norte de África. Voló principalmente de noche, pues las condiciones meteorológicas eran mucho mejores que las del norte de Europa, y el escuadrón pudo por tanto desarrollar una serie regular de acciones, especialmente contra los puertos de suministro del norte de África. A medida que el avance fue progresando en el verano de 1943, el escuadrón también avanzó y fue capaz de bombardear objetivos que molestaban al 8.º Ejército, que avanzaba desde Tripolitania, así como sus propios objetivos. Cuando su misión en África hubo concluido, el escuadrón pasó a ocuparse de Sicilia y posteriormente de la región central de Italia. En agosto de 1943 recibió Wellington Mk X, con los que continuó apoyando la campaña de Italia. Estableció su base en tierra firme europea, en Cerignola, en diciembre de 1943, desde donde fue capaz de alcanzar los objetivos situados en el norte de Italia, Austria y Yugoslavia. La ofensiva de bombardeo continuó siempre excepto cuando el tiempo lo impidió, lo que solía provocar la existencia de muchos aeródromos inservibles. Alrededor del otoño de 1944 actuaban ya en esa zona los bombarderos lejanos, por lo que el 142.º acabó disolviéndose en Regina el 5 de octubre de 1944.

Veinte días después se formó un nuevo 142.º Squadron en Gransden Lodge, como parte del 8.º Group de Guía de Formaciones. Fue equipado con de Havilland Mosquito B.Mk 25 y formó parte de la Light Night Striking Force. Sirvió tanto en las tareas de localización de objetivos como unidad de bombardeo y pasó los seis meses siguientes bombardeando Alemania de noche. Efectuó más de 1 000 salidas operativas en aquella época, pero cuando finalizó la guerra en Europa el escuadrón ya no era necesario en los tiempos de paz, por lo que fue disuelto en Gransden Lodge el 28 de setiembre de 1945.

El escuadrón fue uno de los que tuvo una existencia de postguerra más corta, ya que fue reconstituido en Eastleigh, Nairobi, el 1 de febrero de 1959 y equipado con de Havilland Venom FB.Mk 4 como escuadrón de ataque al suelo. Fue disuelto dos meses después al ser redesignado 208.º Squadron.

El 142.º aún tuvo una última existencia, al ser reformado en Coleby Grange el 22 de julio de 1959 como unidad de misiles Thor; sirvió en la tarea de disuasión durante cuatro años, antes de ser disuelto una vez más el 24 de mayo de 1963 al ser retirados los Thor.

El K3962 fue uno de los Hawker Hart del 142.º Squadron; recibió este modelo en 1934. El 142.º mantuvo sus Hart hasta que fueron sustituidos por Hind en enero de 1937. Los Hart sirvieron brevemente en ultramar durante 1936, en que se trasladaron a Egipto.

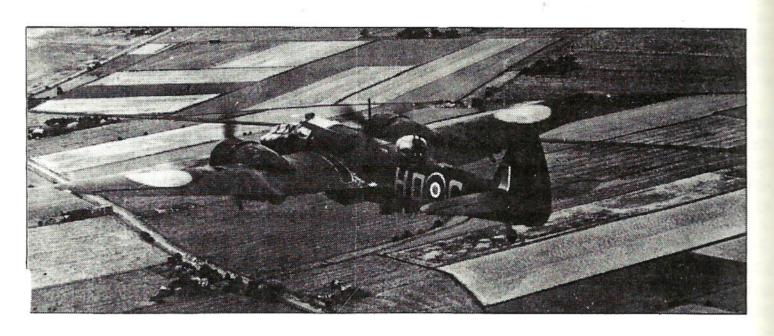
El 142.º operó con el de Havilland Venom durante sólo dos meses, pues fue redesignado 208.º Squadron el 1 de abril de 1959. La unidad tuvo su base en Eastleigh, Nairobi, durante esa época y desempeñó cometidos de cazabombardeo (foto Jon Lake).

143.º Squadron



El 143.º Squadron fue formado en Throwley el 1 de febrero de 1918 y elegido para equiparse con el Sopwith Dolphin, el nuevo caza de la Defensa Metropolitana. Mientras éste estaba siendo evaluado, el 143.º se trasladó a Detling y comenzó a operar con los Armstrong Whitworth F.K.8, llevando a cabo sus primeras salidas en la noche del 16 al 17 de febrero de 1918 con una patrulla de dos aviones. La noche siguiente utilizó cuatro aparatos para hacer frente a una incursión sobre Londres y tres más en la siguiente ocasión (7 al 8 de marzo). El Dolphin resultó no ser muy adecuado para la caza nocturna, así que el 143.º fue reequipado con RAF S.E.5a de motor Wolseley Viper, que utilizó en la última acción sobre Londres, participando también en la destrucción de un Gotha. Los S.E.5a sufrieron muchos accidentes de noche y el escuadrón se reequipó con Sopwith Camel después del armisticio. Continuó desempeñando las tareas de defensa nacional hasta su disolución en Detling el 31 de octubre de 1919.

Cuando el 252.º Squadron abandonó Gran Bretaña para trasladarse a ultramar, en 1941, el personal que quedó en Aldergrove fue agrupado en un nuevo 143.º Squadron el 15 de junio de 1941. Inicialmente voló con Bristol Blenheim Mk IV y Bristol Beaufighter en las patrullas de convoyes, pero durante algún tiempo sirvió en el entrenamiento de pilotos para los escuadrones de Beaufighter



El 143.º fue uno de los escuadrones del Mando Costero dotado con cazas Blenheim para las tareas de patrulla costera y de convoyes. Sus aparatos llevaban las letras «HD» (foto P.H.T. Green Collection).



El escuadrón finalizó la guerra como parte integral del Ala de Interdicción de Banff del Mando Costero. Estuvo equipado con aviones Mosquito FB.Mk VI dotados de cohetes, identificables por las letras «NE». La unidad causó estragos entre los buques enemigos que navegaban a lo largo de las costas escandinavas (foto RAF Museum, Hendon).

que habían de trasladarse a ultramar. Fue transferido en octubre a las islas Shetland, donde volvió a ser completamente operativo y derribó su primer aparato, un Junkers Ju88, el 19 de octubre. A finales del año, todos sus Beaufighter fueron cedidos al 235.° Squadron y el 143.° regresó a Irlanda. Fue reducido al cuadro de mando y finalmente, el mes de abril, ya no dispuso de aparato alguno con que volar. Tras algunos traslados dentro de Gran Bretaña, se unió en setiembre de 1942 al Ala de North Coates y recibió de nuevo el Beaufighter, inicialmente con motores Merlin. Sobre el mes de marzo de 1943 se reequipó con Beaufighter con motores Hercules y pasó a ser un miembro de pleno derecho del Ala de North Coates, que estableció una nueva tradición en el Mando Costero de ataques antibuque masivos sobre convoyes alemanes, así como patrullas contra las lanchas E y R. En junio de 1943, comenzó a utilizar cohetes y dos meses después consiguió hundir dos buques con ellos. Se trasladó posteriormente a St Eval, en Cornualles, para el ataque antibuque y de submarinos emergidos, y en el golfo de Vizcaya también desarrolló numerosos ataques contra Ju 88. En febrero de 1944 regresó a North Coates y desde entonces hasta mediados de verano se ocupó de destruir las lanchas E que intentaban entrar en el Canal.

En octubre de 1944, el escuadrón voló al norte para unirse al Ala Banff, reequipándose con de Havilland Mosquito FB Mk VI, que también iban dotados con cohetes bajo las alas. El 143.° finalizó la guerra con estos aparatos. Siguiendo su instinto ofensivo, poco antes de finalizar la guerra, el 21 de abril de 1945, todavía encontró una formación de 18 aparatos alemanes, logrando derribar a nueve de ellos. También destruyó cuatro submarinos, durante las hostilidades.

Una vez concluida la guerra, el 143.° llevó a cabo salidas de descubierta naval de superficie para cubrir la gran cantidad de movimientos de aquella época. El 25 de mayo de 1945 fue disuelto en Banff al ser redesignado 14.° Squadron.

144.° Squadron

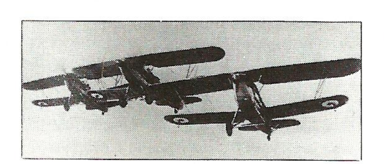


El 144.° Squadron se formó en Port Said el 20 de marzo de 1918 para servir como apoyo a las fuerzas del Ejército en Palestina como unidad de reconocimiento táctico, equipada con toda una serie de aparatos como los Martinsyde S.1, RAF B.E.2e, R.E.8 y B.E.12a. Tres meses más tarde la unidad se trasladó a Junction Station y fue reconstituida como un escuadrón de bombardeo diurno equipado con Airco D.H.9. A pesar de ser reequipado con Handley Page O/400, fue reducido al cuadro de mando a finales de diciembre, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Ford el 4 de febrero de 1919.

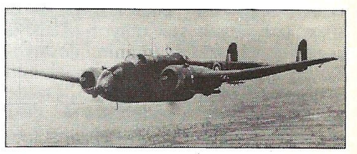
El escuadrón se reformó en Bicester el 11 de enero de 1937 y recibió temporalmente los Boulton Paul Overstrand hasta la llegada de equipo más moderno. Estos biplanos fueron complementados con Avro Anson y Hawker Audax para que el escuadrón pudiera volar en Hemswell, a donde se había trasladado en febrero. Finalmente llegó su equipo definitivo en el mes de agosto de 1937, en forma de Bristol Blenheim Mk I, por lo que el escuadrón se convirtió en operativo con este aparato, efectuando su primera práctica de armamento en North Coates en abril de 1938. Formó parte entonces del 5.° Group del Mando de Bombardeo, por lo que cuando la política de la RAF requirió que este grupo debía volar en el Handley Page Hampden, el escuadrón hubo de convertirse en marzo de 1939.

El 144.° ya era operativo cuando dio comienzo la II Guerra Mundial y llevó a cabo reconocimientos armados sobre el mar del Norte durante los primeros meses de la guerra. El 29 de setiembre, en un ataque sobre destructores enemigos, cinco de los once Hampden enviados fueron dados por perdidos. En febrero de 1940 el escuadrón comenzó las salidas nocturnas sobre el Reich, con acciones «Nickel», no dejando caer nada más letal de lo que pudieran ser las hojas de propaganda. En marzo pasó a la siembra de minas alrededor de las bases navales alemanas y en mayo dio comienzo con los ataques sobre objetivos terrestres. Llevó a cabo toda una serie de acciones de bombardeo nocturno durante 1940 y 1941, a pesar de que también efectuó muchas acciones diurnas sobre el puerto de Brest.

En abril de 1942, el escuadrón se trasladó a Leuchars para una nueva tarea. Como parte del Mando Costero, aprendió el arte del torpedeo, para lo que debieron modificarse sus Hampden. Esto supuso nuevas técnicas, ataques diurnos en lugar de los nocturnos y a abaja cota contra unos objetivos muy bien defendidos. Su primera operación, del 27 de julio, no tuvo mucho éxito, ya que sólo dos de los doce torpedos se desprendieron de los aviones. El escuadrón fue destacado a Vaenga, en la Unión Soviética, en setiembre de 1942 para servir en la escolta de los convoyes del norte de la



El 144.° Squadron fue reformado durante la gran expansión de mediados de los años treinta y dotado con Hawker Audax como equipo provisional. Durante esa época (1937) también voló con el Anson (foto P.H.T. Green).



El 144.° tuvo su base en Hemswell y utilizó sus Hampden en acciones nocturnas sobre el continente. En 1942 fue transferido al Mando Costero y mantuvo sus Hampden, aunque modificados, para tareas de torpedeo.

URSS, que estaban sufriendo constantes ataques aéreos, y también se temía que los buques enemigos pudieran tomar parte. Mientras estuvo allí, el escuadrón efectuó un ataque contra las instalaciones en Alten Fjord. Su personal también enseñó a los soviéticos como volar y operar los Hampden, y en octubre regresó a Gran Bretaña, dejando los aparatos en la Unión Soviética. A su regreso, el escuadrón voló con Hampden en acciones antibuque y ataques contra el tráfico a lo largo de la costa noruega. Todo ello concluyó en enero de 1943, mientras el 144.° se convirtió al Bristol Beaufighter Mk VIC, con el que comenzó a operar en marzo y registró una notable victoria en abril, al volar un buque de 3 000 toneladas. Todo finalizó en el mes de mayo, en que el escuadrón fue enviado al norte de África. Una vez allí llevó a cabo salidas sobre las costas occidentales del Mediterráneo con gran éxito. Continuó así hasta agosto, en que el escuadrón regresó a Gran Bretaña, reconstituyéndose en Tain. Así, se reequipó con Beaufighter TF.Mk X.

En mayo de 1944, el 144.° se trasladó a Davidstow Moor, en Cornualles, desde donde voló reconocimientos armados sobre los accesos occidentales para bloquear el extremo occidental del Canal para las operaciones del Día D. Localizó a numerosos convoyes escoltados por buques de guerra, que logró atacar con éxito. En julio se trasladó a East Anglia, desde donde llevó a cabo «Gilbeys», operaciones nocturnas contra objetivos navales a cargo de Vickers Wellington equipados con radar del 415.° Squadron. Fue una misión fructífera, pues el escuadrón hundió doce buques en aquel mes e incendió a otros. Continuó en este tipo de operaciones hasta que las tropas aliadas se hubieron alejado lo suficiente de las costas holandesas para eliminar cualquier amenaza de los buques alemanes.

En setiembre de 1944 el escuadrón se trasladó de nuevo al norte para unirse al Ala de Interdicción Banff, con la que se concentró en los buques que navegaban a lo largo de las costas noruegas. Operó tanto de día como de noche, y poco a poco fue imponiéndose hasta el punto de que los objetivos fueron cada vez más escasos. El 144.° permaneció en este tipo de tareas hasta que la guerra en Europa hubo concluido. Se decidió entonces que el Mando Costero sólo mantendría una pequeña formación antibuque, por lo que el 144.° Squadron fue disuelto en Dallachy, una base satélite de Banff, el 25 de mayo de 1945.

145.° Squadron



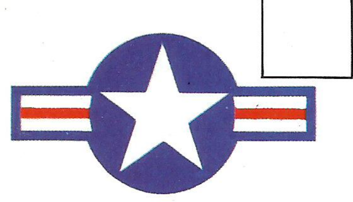
El 15 de mayo de 1918 se formó en Aboukir, Egipto, el 145.° Squadron. Pasó a ser operativo muy pronto, aunque sólo con la mitad de los efectivos previstos, y fue dotado con RAF S.E.5a. Su tarea, en esa fase tan avanzada de la I Guerra Mundial, fue la de conservar la superioridad aérea sobre los turcos y alemanes en Siria, y la mayoría de sus salidas operativas, en setiembre de 1918, consistieron en patrullas permanentes sobre el aeródromo enemigo de Jenin para evitar el ataque de los aparatos alemanes sobre el avance de las tropas británicas. Una vez concluida la guerra, en noviembre de 1918, el escuadrón permaneció en Palestina y posteriormente en el Canal de Suez hasta el 2 de setiembre de 1919, en que fue disuelto en Suez.

Se reconstituyó en el aeródromo de Croydon el 10 de octubre de 1939 como escuadrón de caza, con un material de vuelo inicial de Bristol Blenheim Mk IF. Se convirtió con ellos a tareas tanto diurnas como nocturnas de interceptación, pero en marzo de 1940 sus aviones fueron sustituidos por Hawker Hurricane Mk I. Pasó a ser operativo en el momento en que dio comienzo la guerra en Francia, y sus pilotos se dedicaron a volar los Hurricane de repuesto de los escuadrones que había allí, generalmente apoyándolos. Hacia finales de mes se retiró a Tangmere, donde participó en las duras batallas del mes de junio sobre los convoyes del Canal. Esta tarea lo mantuvo ocupado durante los meses de julio y agosto. Seis días después el escuadrón se trasladó a Drem para disfrutar de un descanso.

El día de Año Nuevo de 1941 el escuadrón comenzó a efectuar acciones en el Canal, y después se reequipó con Supermarine Spitfire, perimero con los Mk II y posteriormente los Mk VB, en julio. Durante la primera mitad de 1941 estuvo ocupado efectuando incursiones de caza y ataques a baja cota contra objetivos de tierra franceses, conocidos como «Rhubarbs». En julio de 1941, sin embargo, se trasladó al norte, a Yorkshire, para prepararse para ultramar.

Continúa en la pág. 3932

US Coast Guard





Destinado a misiones de salvamento de corto alcance desde bases costeras, rompehielos y cúters, el Aérospatiale HH-65A Dolphin de la USCG entró oficialmente en servicio en Grand Prairie (Texas) en noviembre de 1984. En el curso de los cuatro años que duró el programa de evaluaciones se introdujeron gran número de modificaciones, que han hecho de este modelo el helicóptero más eficaz de la flota presente de la Guardia Costera.

Con una posición única en la escena aeronáutica norteamericana, la US Coast Guard (USCG, o Guardia Costera de EE UU) no depende de los fondos del Departamentode Defensa. Pese a ello, se trata, a efectos prácticos, de una rama militar de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, condición verificada en el Título 14 del Código de Estados Unidos. En tiempos de paz actúa como parte del Departamento de Transporte, pero en caso de guerra o de emergencia nacional depende de la US Navy, pues en esos supuestos sus cometidos son de defensa costera, escolta y salvamento marítimo, así como funciones antisubmarinas no muy bien definidas.

Con su cuartel general en Buzzards Point, en el río Potomac (Washington), la USCG agrupa en la actualidad a unas 45 000 personas, la mayoría de ellas uniformadas, si bien existen 5 000 civiles que desempeñan esenciales funciones de apoyo y administrativas. A fin de poder hacer frente a contingencias se dispone de otros recursos; uno de éstos son los 40 000 hombres de la Guardia Costera Auxiliar, en su mayoría voluntarios civiles que pueden ser llamados a una «tarea activa» en caso de guerra.

La administración diaria de esta organización tiene su sede en Washington y consta de una cadena de mando cuyos principales centros de actividad se hallan en Nueva York y San Francisco, así como en los 17 Distritos Regionales de la Guardia Costera. Trece de ellos se encuentran en los mismos Estados Unidos, en tanto que los cuatro restantes se hallan en enclaves de ultramar; cada uno de ellos es responsable de la administración de un área geográfica concreta.

Las misiones asignadas a la USCG son muchas y variadas, y comprenden la búsqueda y el salvamento, el cumplimiento de tratados y leyes, la seguridad del tráfico mercante, la vigilancia de las aguas jurisdiccionales, actuaciones en los polos, control de los hielos en aguas territoriales, administración de puentes, actividades científicas marinas y, no menos importante, las específicamente militares. Estas últimas pueden llegar hasta actividades clásicas de combate; es bien sabido que la Guardia Costera ha jugado un papel nada desdeñable en las principales guerras en que ha participado Estados Unidos. En fechas relativamente recientes, miembros de la USCG actuaron en Vietnam del Sur complementando los efectivos de la US Navy en el desarrollo de las operaciones fluviales «Game Warden» en el río Bassac y en el área del delta al sur de Saigón, y también participaron en las patrullas costeras contrainfiltración «Market Time» bajo el mando de la Task Force 115, la Fuerza de Vigilancia Costera.

Para poder cumplir todas esas tareas con eficacia, la Guardia Costera mantiene un gran número de instalaciones costeras y también una amplia flota de buques de superficie, que van desde lanchas ligeras a grandes cúters de vasta autonomía, pasando por buques de efecto de superficie. Además, los recursos aeronáuticos de la Guardia Costera tienen una parte muy importante en el cumplimiento de ciertos cometidos, de los que los más notorios son la búsqueda y el salvamento y la vigilancia marítima. Desplegada en numerosos puntos del continente norteamericano, así como en bases en Alaska, Hawai y Puerto Rico, la aviación de la Guardia Costera se halla actualmente en proceso de mejora, pues está recibiendo en cantidades importantes nuevo material de vuelo, como el Dassault-Breguet HU-25A Guardian y el Aérospatiale HH-65A Dolphin.

En el momento presente, empero, aviones algo entrados en años constituyen todavía la espina dorsal de los efectivos aéreos, entre los que destacan tres tipos básicos empleados en cantidades dispares. El menos numeroso, pero quizás el más visible por el hecho de que actúa en prácticamente todos los rincones del mundo, es el Lockheed Hercules, empleado en tareas de transporte aéreo, vigilancia y búsqueda y salvamento. Los primeros ejemplares fueron adquiridos por la USCG hace ya 25 años; el ubicuo «Herk» fue incorporado incialmente en cantidades modestas, pero con el paso de los años su número se incrementó hasta llegar a los 30 aparatos actuales, que actúan desde las estaciones aéreas de Barbers Point (Hawai), Kodiak (Alaska), Elizabeth City (Carolina del Norte), Saint Petersburg (Florida) y San Francisco (California). La HC-130H es hoy la versión predominante, si bien se emplean también algunos viejos HC-130B junto con un solitario EC-130E dedicado a la calibración de sistemas LORAN.

En lo que se refiere al parque de aparatos de alas rotativas, el tipo más numeroso en el inventario de la USCG es el Sikorsky HH-52A Seaguard: aproximadamente se mantienen todavía en activo unos 70 de los 99 ejemplares adquiridos durante los años sesenta. Empleados primordialmente en tareas de búsqueda y salvamento de corto y medio alcance, pueden verse las más de las veces en las bases costeras de la USCG, pero algunos de ellos operan rutinariamente desde buques en alta mar, en especial desde aquellos equipados con instalaciones de empleo de helicópteros, como pueden ser los rompehielos *Polar Sea* y *Polar Star*. Permanecen todavía en servicio la mayoría de los 40 helicópteros Sikorsky HH-3F Pelikan recibidos a finales de los años sesenta y principios de los setenta; estos aparatos cumplen funciones similares a las de los HH-52A, si bien su alcance permite utilizarlos en misiones de búsqueda y salvamento más lejanas.

Además de los principales modelos operativos descritos hasta ahora, la USCG dispone de un par de aviones adicionales que emplea principalmente en tareas de transporte ejecutivo; éstos son un VC-4A Gulfstream I y un VC-11A Gulfstream II. Ambos se hallan estacionados en el aeropuerto internacional de Washington: en la orilla opuesta del Potomac se halla la sede del gobierno de la nación y, convenientemente cerca, el cuartel general de la Guardia Costera.

En lo que se refiere a nuevos aviones, la USCG se halla en proceso de recepción de una importante inyección de aviones y helicópteros modernos, lo que ha permitido la jubilación en fechas muy recientes de dos veteranos con motores de émbolo, los Grumman HU-16E Albatross y Convair HC-131A. Los dos nuevos modelos son de origen francés y su elección ha estado rodeada de una considerable controversia, pues no ha faltado quien haya apuntado que aparatos semejantes podían haberse encargado a la industria estadounidense.

El primero que entró en servicio fue el Dassault-Breguet HU-25A Guardian y los planes de adquisición actuales contemplan un total de 41 ejemplares, que se dedicarán a misiones de vigilancia y de salvamento. Al HU-25A se unirán 90 Aérospatiale HH-65A Dolphin, modelo éste que está remplazando a los HH-52A en las bases costeras y a bordo de la flota de rompehielos y cúters capaces de operar con helicópteros.

Cuartel General de la USCG
Buzzards Point, Washington DC

1.er Distrito, Boston (Maine)
2.º Distrito, St. Louis (Missouri)
3.er Distrito, Nueva York (Nueva York)
4.º Distrito, Washington DC
5.º Distrito, Portsmouth (Virginia)
6.º Distrito, Elizabeth City (Carolina del Norte)
7.º Distrito, Miami (Florida)
8.º Distrito, Nueva Orleans (Louisiana)
9.º Distrito, Cleveland (Ohio)
10.º Distrito, Traverse City (Michigan)
11.º Distrito, Long Beach (California)
12.º Distrito, San Francisco (California)
13.º Distrito, Seattle (Washington)
14.º Distrito, Honolulu (Hawai)
15.º Distrito, Kodiak (Alaska)
16.º Distrito, Guam (Marianas)
17.º Distrito, Argentia (Terranova)

Estaciones aéreas

Port Angeles (Washington)
Astoria (Oregón)
San Francisco (California)
San Diego (California)
Houston (Texas)
Nueva Orleans (Louisiana)
Biloxi (Mississippi)
Mobile (Alabama)
Saint Petersburg (Florida)
Miami (Florida)
Savannah (Georgia)
Elizabeth City (Carolina del Norte)
Washington DC
Brooklyn (Nueva York)
Cape Cod (Massachusetts)
Salem (Massachusetts)
Traverse City (Michigan)
Chicago (Illinois)
Barbers Point (Hawai)
Casco Cove (Alaska)